IMAGES



LA JEUNESSE EGYPTIENNE A L'HONNEUR

L'HEBDOMADAIRE DE L'ACTUALITE

30 millièmes

No. 728 — LE CAIRE (EGYPTE)
22 AOUT 1943



S.M. le Roi daigne signer deux menus qui ont été remis par voie de tirage au sort, l'un à une étudiante et l'autre à un étudiant. A gauche de Sa Majesté : MM. Antoun El Gemayel bey, Edgard Gallad et Karim Sabet.



Les jeunes filles diplômées attendent avec une impatience et une émotion visibles leur tour d'être présentées à Sa Majesté le Roi.

Un groupe d'étudiants et d'étudiantes faisant honneur au buffet. La simplicité d'accueil du Souverain les mit immédiatement à leur aise.



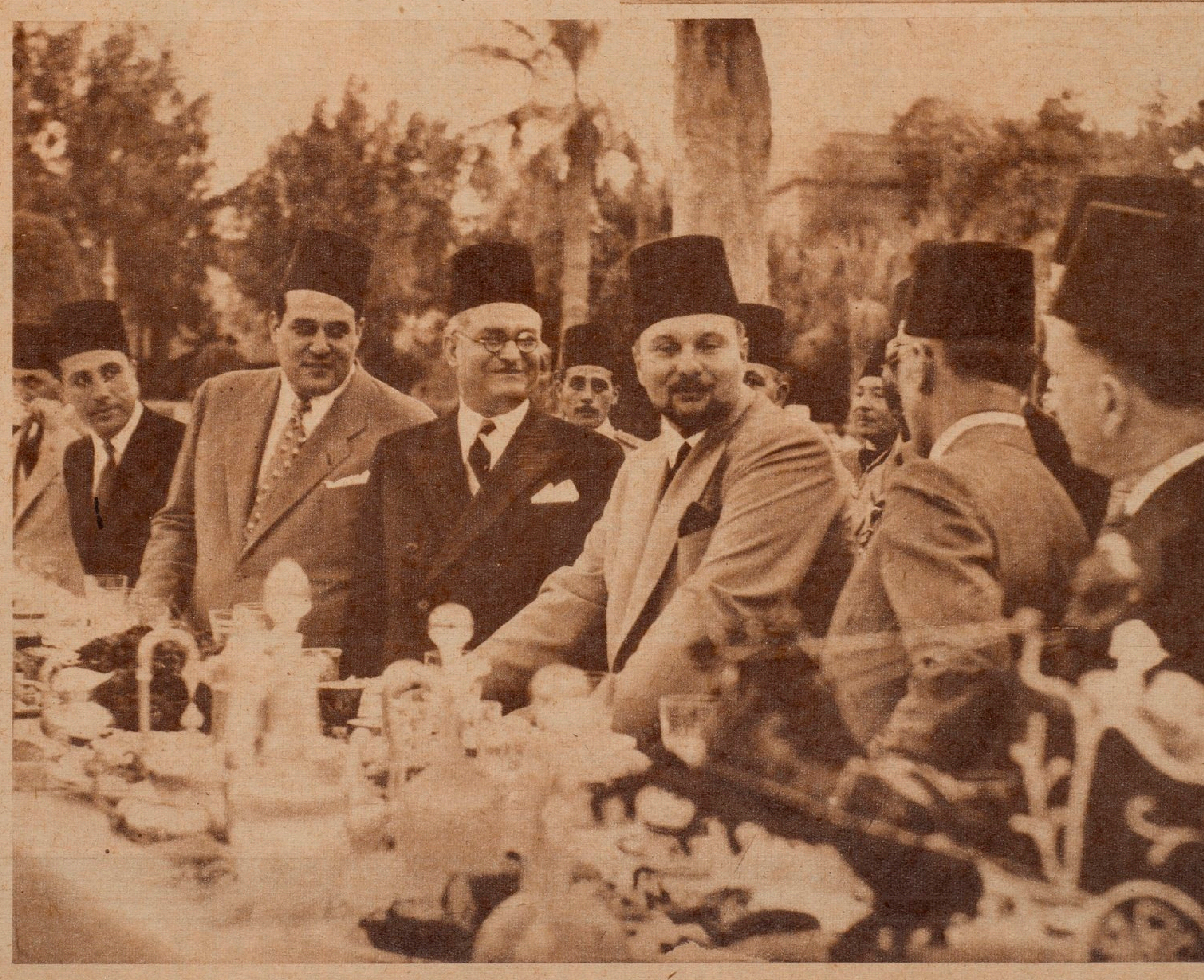
LE ROI FAROUK

honore la jeunesse égyptienne

Lundi dernier a vu se dérouler au Palais d'Abdine une cérémonie qui renoue avec une des plus belles et des plus anciennes traditions de la dynastie royale égyptienne. Quatre cent cinquante étudiants et étudiantes des Facultés et des Ecoles supérieures du pays qui s'étaient classés parmi les dix premiers des examens leur donnant droit aux diplômes avaient été invités à prendre le thé au Palais. Le jeune Souverain avait tenu ainsi à montrer les espoirs qu'il place dans la jeunesse universitaire. Un magnifique message lu au nom de Sa Majesté par S.E. Ahmed Hassanein pacha, chef du Cabinet Royal, exalta d'ailleurs la mission de cette jeunesse « responsable de l'Egypte de demain » et dépositaire de l'héritage du passé.

Visiblement émus par la sollicitude royale, les étudiants et les étudiantes acclamèrent chaleureusement « le Docteur Farouk Ier, Roi de la Jeunesse et Premier des Egyptiens ». Cette cérémonie restera à jamais gravée dans leurs cœurs. Pour leurs camarades, pour les promotions à venir, elle sera un encouragement à toujours mieux faire, pour prendre place dans l'enviable aristocratie de l'esprit et du travail. Quant aux responsabilités qui leur incomberont dans la vie, ils n'auront, pour y faire face, qu'à s'inspirer du conseil que leur a donné S.M. le Roi.

« Levez les Flambeaux au-dessus de la route. N'en faites pas un feu qui brûle, mais une lumière qui éclaire. »



S.M. le Roi fut d'excellente humeur pendant toute la cérémonie. Le voici entouré des représentants de la presse locale. On reconnaît à Sa droite : MM. Mahmoud Abou El Fath, Moustapha Amin, Albert Ancona. A Sa gauche : MM. Antoun El Gemayel bey et Edgard Gallad.

L'ECRAN DE LA SEMAINE

A L'ASSAUT

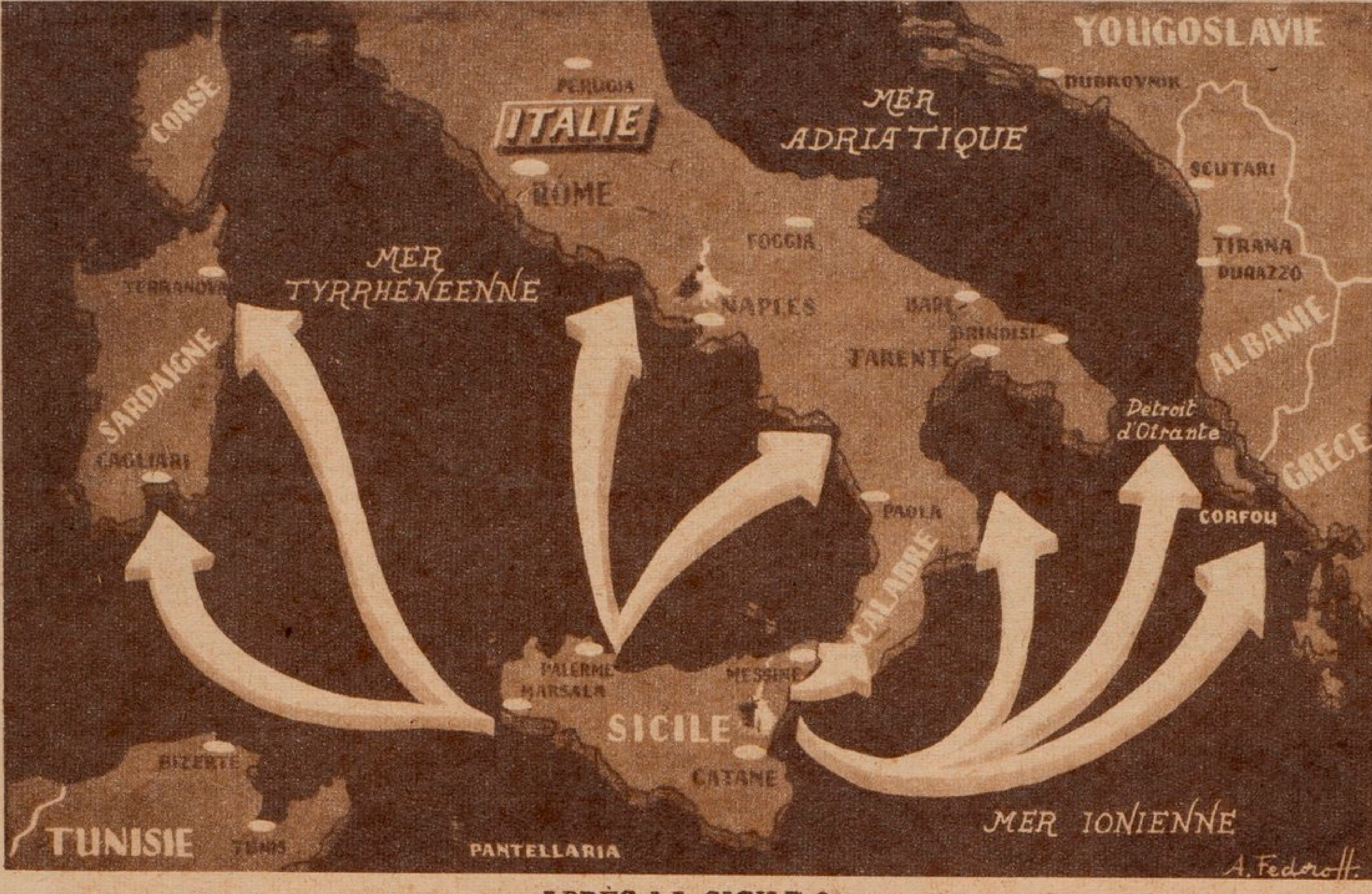
de la Forteresse Européenne

La campagne de Sicile a donc pris fin avec l'occupation de Messine. La Forteresse Européenne va probablement subir d'ici peu un nouvel assaut. Ce qu'on appelle la Forteresse Européenne proprement dite, c'est-à-dire le littoral s'étendant du Cap Nord au Dodécanèse, sera défendue — à l'exception de l'Italie méridionale — par des forces et des ouvrages militaires allemands. Pour ce qui est des côtes occidentales de l'Europe, le fameux « mur occidental » dû à l'organisation Todt serait très solide, car l'ennemi a consacré une grande partie de son activité à la défense des côtes. Quant au Sud, les Balkans offrent une voie historique d'invasion, encore qu'elle soit très montagneuse.

La tournure prise par les opérations sur le front russe a complètement modifié les données du problème. Il ne s'agit plus aujourd'hui pour les Alliés de créer un second front de diversion destiné à soulager les armées soviétiques, mais d'effectuer une véritable opération d'invasion susceptible de porter un coup décisif à la Wehrmacht. Il apparaît de la situation présente qu'il n'existe plus un coin du littoral européen où les Alliés ne puissent pas menacer les Allemands. Ces derniers sont dans le doute le plus absolu en ce qui concerne la direction d'une nouvelle poussée. Mais si les Alliés arrivent à installer une tête de pont en un secteur quelconque des côtes européennes, ils n'auront pas épuisé pour autant les possibilités défensives de la Forteresse. L'on doit considérer en effet qu'il existe aussi d'autres réduits plus reculés, à savoir le Rhin et les Alpes sur le front occidental ; dans le Sud, les Alpes, les Alpes Dinariques et les Balkans ; enfin, à l'Est, les Carpathes et une série de fortifications dont les plus importantes sont celles de la vieille frontière russo-allemande passant par la Pologne et la frontière allemande elle-même. Si l'Allemagne perdait la France, l'Italie et la Grèce, elle pourrait encore espérer tenir derrière ces lignes de défense, pourvu qu'elle possédât à l'intérieur d'elles de suffisantes ressources industrielles. D'autre part, une Italie occupée par les Alliés permettrait une désorganisation complète de la machine industrielle nazie, à un rayon d'action relativement réduit des bombardiers anglo-américains. car elle mettrait les usines allemandes

En supposant toutefois que l'Allemagne puisse résister derrière ce réduit suprême, le fait demeure qu'une invasion de son territoire par la France ou l'Italie serait une entreprise formidable. Peut-être celle-ci serait-elle plus faisable par la plaine de la Valachie ou du Bas-Danube.

Un point qu'il convient de souligner par-dessus tout, et quelle que soit la puissance naturelle ou artificielle de la Forteresse Européenne, c'est que la solution du problème dépend en grande partie des réserves mobiles allemandes disponibles pour s'opposer à une invasion. La clé de cette question n'est pas pas ailleurs que sur le front soviétique. Une débâcle des armées nazies en Russie pourrait fort bien en précipiter la solution.



APRÈS LA SICILE ?...

L'occupation de la Sicile permet aux Alliés d'effectuer trois grandes nouvelles poussées : l'une en direction de la Sardaigne, visant à l'occupation de cette île, une autre en direction de la métropole italienne afin de ménager aux forces des Nations Unies des bases aériennes de bombardement d'une importance capitale, et enfin la troisième en direction des Balkans en vue de débarquer en Grèce. Cette dernière poussée peut se faire en deux phases. Elle comporterait préalablement l'occupation de la Calabre, c'est-à-dire la conquête de l'Italie méridionale. L'on voit aussi par cette carte quelles opérations de complet nettoyage de la Méditerranée sont rendues possibles par la prise de la Sicile. La prise éventuelle de la Sardaigne, de la Corse, de la Crète et du Dodécanèse créerait des conditions favorables à un second front « d'invasion » dans le sud de l'Europe.



SCENE DE MENAGE EN EUROPE CENTRALE

« Je viens d'ouvrir un second front, maman. »

(D'après « My Patience is Exhausted » par Stephen)

Le poste secret

DU Dr GŒBBELS

Un poste « secret » d'émission fonctionne depuis quelque temps au sein du Reich et lance contre le gouvernement des critiques souvent acerbes. Mais cette station « clandestine » est aussi rigoureusement contrôlée par l'Etat que la Deutschlansender officielle.

Les dirigeants nazis ont compris, en effet, que l'antagonisme croissant de la population civile et militaire envers le gouvernement, bien que n'ayant pas encore atteint un stade alarmant, nécessite une sorte de « soupape de sûreté » où l'amertume enregistrée partout pourrait s'exhaler librement. Etrange concession aux idéaux démocratiques et preuve formelle que la liberté de parole et de pensée est, en temps de guerre, un des principaux gages de victoire.

En constatant que les critiques du poste « clandestin » répondent à leurs propres pensées, les auditeurs allemands doivent se déclarer satisfaits et croire que la station secrète est dirigée par quelque parti politique anti-nazi. Cependant, seules des oreilles étrangères peuvent interpréter ces émissions dans leur véritable sens. En effet, la campagne menée par le poste secret est dirigée uniquement contre la politique intérieure et réclame l'intensification de l'effort de guerre allemand. Le speaker se répand parfois en récriminations et en durs reproches contre les autorités : « Les villes du Reich ne sont pas suffisamment protégées contre la menace aérienne. Voilà ce qui rend les bombardements ennemis si dévastateurs ! Augmentez la force de la D.C.A. ainsi que l'aviation de chasse ! » Une autre fois, c'est le système du rationnement appliqué en Allemagne qui est critiqué. Le lendemain, c'est la mauvaise organisation de l'hygiène publique. Mais, fait étrange, pas une seule fois le poste secret n'a considéré comme injuste la guerre que mène l'Allemagne nazie, pas une fois Hitler n'a été personnellement mis en cause. Les responsables de la situation sont, d'après les chefs de cette station, les autorités nazies « locales » qui font preuve d'incompétence et de paresse.

Quelques jours avant la chute de Mussolini, un speaker du poste secret émit la suggestion que les troupes allemandes devaient être retirées d'Italie et massées sur le Brenner pour éviter des sacrifices inutiles. Gœbbels entendait apparemment préparer l'opinion publique à recevoir sans grand choc les nouvelles les plus tristes.

Depuis les événements d'Italie, les Allemands considèrent avec une méfiance croissante cette étrange source d'informations et le bruit commence à circuler ouvertement dans le Reich que c'est là une nouvelle invention du ministère de la Propagande.

Les ailes alliées

SUR L'ALLEMAGNE

L'important dans un système de raids aériens sur les pays d'Europe, c'est le pourcentage des pertes en avions et en personnel par rapport au tonnage de bombes jetées sur les objectifs visées.

Les Allemands font des efforts constants pour renforcer leur défense antiaérienne ; ils ont amené en grand nombre des chasseurs de nuit du front russe, et l'efficacité de leur défense s'est accrue récemment.

Malgré cette tendance, les pertes britanniques dans les raids au-dessus de l'Allemagne sont à peine supérieures à 6 %. Dans l'attaque sur Krefeld, dans la nuit la plus courte de l'année, et par suite la plus dangereuse pour les bombardiers, 44 bombardiers furent portés manquants sur plus de 700. Mais, en général, le pourcentage de pertes a baissé l'an dernier malgré une opposition grandissante.

Le nombre de tonnes jetées était de 300 % plus lourd en mai 1943 que dans le même mois de l'année précédente, et les pertes de 40 % inférieures. La moyenne des pertes par 100 tonnes de bombes jetées est actuellement de deux avions, contre quatre pour la même quantité d'explosifs l'an dernier. Cela est dû à l'armement plus efficace des appareils, à l'escorte plus grande de chasseurs pour les couvrir, à la vitesse accrue des bombardiers.

Au premier-raid de 1.000 bombardiers sur Cologne le 30 mai 1942, 1.500 tonnes furent jetées et 44 avions perdus. Dans le dernier raid sur Cologne, 1.600 tonnes furent jetées et seulement 25 avions perdus.

Depuis que la bataille de la Ruhr fut commencée sérieusement en mars dernier, avec le grand raid sur Essen, moins de 600 avions ont été perdus, pour un tonnage de bombes lancées de près de 30.000, malgré la plus lourde défense antiaérienne au monde.

Pour toutes les opérations durant la première partie de l'année, le Bomber Command a perdu 1.000 avions pour 60.000 tonnes de bombes. Il faut espérer que cette moyenne sera maintenue et dépassée.

Les Allemands ont perdu 245 avions par 1.500 tonnes de bombes jetées, ce qui est une moyenne dix fois plus forte que celle des Britanniques.

De Brinon

SUCCÉDERA-T-IL A LAVAL ?

Laval a finalement senti le vent tourner, surtout depuis la chute de Mussolini. Au surplus, les Allemands, ne jugeant plus sa collaboration aussi profitable que naguère, songeraient à lui substituer un homme prêt à leur faire toutes les concessions. Cet homme, nous disent les dépêches, serait le fameux comte de Brinon, ambassadeur de Vichy à Paris, qui était le principal et le plus actif agent d'Otto Abetz avant la déclaration de guerre.

Durant des années, de Brinon aspirait à jouer le rôle de l'*Eminence Grise*. C'était un journaliste qui ne manquait ni d'intelligence ni d'habileté à mener les hommes. Ayant été découvert par André Tardieu vers 1930, il fut aussi en excellents termes avec Daladier et essaya souvent de rapprocher les deux hommes. Mais c'est à la politique extérieure qu'il devait consacrer le plus clair de son activité. Comme correspondant diplomatique de « l'Information », journal appartenant à la Banque Lazard, il entreprit de fréquents voyages en Allemagne. Aussitôt après l'avènement de Hitler au pouvoir, il entrevit la possibilité de jouer un grand rôle. Il entra lui-même dans les bonnes grâces des Nazis et devint un ami intime de von Ribbentrop. Il fut le premier journaliste à obtenir une interview avec Hitler, article qui parut simultanément dans le « Matin » et dans « l'Information ». Il fut bientôt reconnu comme le trait d'union nécessaire entre la nouvelle Allemagne et les financiers et les politiciens français.

Il rendit de fréquentes visites à Berlin, où il fut reçu comme un hôte de marque par les grandes personnalités du régime. En France, il était en excellents termes avec Laval et Bonnet, tandis que, sous Yvon Delbos et Paul Boncour, le Quai d'Orsay lui était fermé. Mais Bonnet lui en rouvrit l'accès et l'envoya en mission secrète à Berlin durant l'hiver 1939. Un jour il sera probablement possible de prouver qu'il fut pour beaucoup dans la politique française de ces dernières années. Il est déjà certain que ses relations avec un grand nombre de politiciens français avaient fait de lui un agent nazi de première classe. En constant contact avec Otto Abetz, il était un des hommes-clés du Comité France-Allemagne qui, sous le prétexte de promouvoir les relations culturelles entre les deux pays, se livrait à une active propagande en faveur de l'Allemagne nazie. Etroitement rattaché à ce Comité, un club franco-allemand, le « Grand Pavois », était fréquenté par les chefs des Cagoulards, par des journalistes germanophiles comme Fontenoy et Jean Luchaire et aussi par des âmes simples dont les sentiments germanophiles étaient déterminés surtout par leur pacifisme, comme le député réactionnaire Scapini, qui avait perdu la vue dans la dernière guerre.

Les écrits de Fernand de Brinon méritent un examen attentif. Ils jettent une vive lumière sur les méthodes subtiles et perfides de la propagande nazie. La première interview avec Hitler est un chef-d'œuvre du genre. Tout en elle était destiné à suggérer au public français que Hitler n'est pas seulement pacifique, mais fidèle à sa parole. Voici, par exemple, une des phrases du Führer prise au hasard de cet article : « Je décide seul de la politique allemande, et quand je donne ma parole, j'ai l'habitude de la tenir ».

NOTRE COUVERTURE

LA JEUNESSE D'ÉGYPTE A L'HONNEUR

Au cours d'une inoubliable cérémonie qui s'est déroulée lundi dernier au Palais d'Abdine, une jeune étudiante diplômée est présentée à S.M. le Roi. Le visage de cette lauréate reflète le sérieux avec lequel la jeunesse prend conscience de ses responsabilités.



UN RECORD DES LIBERATORS

Les Liberators américains partis du Moyen-Orient ont bombardé cette semaine la ville autrichienne de Wiener Neustadt, au sud de Vienne. Wiener Neustadt est le point le plus éloigné qu'ils aient atteint à partir des aérodromes du Moyen-Orient. Comme l'indique l'arc de cercle tracé à partir de ce centre, toute l'Europe centrale est maintenant vulnérable à l'aviation américaine basée dans le Moyen-Orient.

Les transports

DANS LA FORTERESSE NAZIE

Les développements de la campagne méditerranéenne en Afrique du Nord, puis en Sicile, ont considérablement aggravé la confusion régnant dans le système de transports ennemi. Quand le flanc méridional de l'Axe en Europe fut exposé à la suite de l'occupation de l'Afrique du Nord par les Alliés, une situation entièrement nouvelle se présenta aux Allemands. Ils pouvaient toujours dépêcher rapidement des troupes sur les points menacés dans le nord de l'Europe, qui est bien pourvu en voies ferroviaires ; mais dans le sud, leur réseau ferroviaire est de beaucoup moins dense. Voici un tableau qui donne une idée de la différence entre ces deux zones. Les chiffres indiquent le nombre de kilomètres de rails.

Europe septentrionale :	
Belgique	33,6
Danemark	12,1
Hollande	10,6
Europe méridionale :	
Italie	7,4
Yougoslavie	4,1
Grèce	2,1

Le problème des transports est un des plus graves qui se pose à l'économie allemande. On pourrait comparer les lignes de ravitaillement à la circulation du sang dans le corps humain. Si pour les Alliés les artères sont constituées par les lignes maritimes et les bateaux qui les parcourent, pour l'Axe elles le sont par les chemins de fer à l'intérieur de l'Europe.

L'Allemand moyen lui-même sait qu'il y a des usines qui ne reçoivent pas à temps leur part de matières premières, ou que certains districts du pays ne peuvent pas obtenir leurs fournitures de pommes de terre pendant des mois parfois. Toutes ces difficultés sont soulignées par les restrictions imposées au trafic des passagers.

Les transports sont vitaux

Les Allemands n'ont pas oublié qu'en 1918 un des facteurs de la défaite des Puissances Centrales fut l'insuffisance de locomotives et de wagons pour le transport de matières premières essentielles. Et cette préoccupation n'a cessé de hanter l'esprit des dirigeants nazis. L'on doit tenir compte, du reste, que la puissance de la R.A.F. a centuplé depuis 1918 et que ses raids systématiques sur l'Allemagne éclairent de son véritable jour l'avertissement adressé par Ganzunmuller, le ministre des Transports nazi : « La vie de chaque Allemand dépend de la capacité des transports allemands à remplir leur tâche. » Il aurait pu tout aussi bien dire la vie de l'Axe.

En mai 1942, la « Deutsche Allgemeine Zeitung » admettait prophétiquement que le sort de la Ruhr était lié à celui de l'Allemagne. Cette assertion a été longuement mûrie par la R.A.F. qui a fait des deux provinces allemandes de la Rhénanie et de la Westphalie une zone principale d'objectifs.

Près des deux tiers de l'industrie de guerre allemande, y compris celle de la Ruhr, dépendent du fer, de l'acier, du charbon et du coke de la région rhénane et westphalienne. Les envois par chemin de fer en provenance de la Ruhr seule s'élèvent à 25 pour cent de tout le trafic de marchandises du réseau allemand.

Il y a onze routes principales qui transportent les produits de la Ruhr en Allemagne, huit chemins de fer, deux canaux et le Rhin. Elles charrient annuellement le chiffre colossal de 130.000.000 de tonnes de marchandises.

Raids systématiques

En tenant compte de ces chiffres, il n'est guère surprenant que Duisbourg, le plus grand port intérieur d'Europe, qui reçoit près de 75 pour cent des cargos du Rhin, ait été bombardé plus de 50 fois par la R.A.F. Les raids de bombardiers sur l'Allemagne et l'Europe occupée ont ainsi singulièrement aggravé le problème des transports pour l'Axe. De plus, les lignes de ravitaillement dans les territoires sous occupation nazie comme la France, la Belgique et la Hollande sont continuellement harcelées et désorganisées par l'aviation de chasse. Pour compléter la lutte livrée par les chasseurs aux chemins de fer, les bombardiers ne cessent d'attaquer les usines de matériel roulant. Les ateliers Schneider-Creusot en France ont été lourdement endommagés : les importantes usines de chemins de fer Nippes ont été de leur côté presque complètement détruites par le raid de 1.000 bombardiers sur Cologne.

Telle était la situation de l'Allemagne avant que l'offensive en Afrique du Nord ne l'ait obligée à réorganiser tout son système de transports. Le Reich envoie des réserves militaires, de la main-d'œuvre et du matériel sur le front méditerranéen. Ce fait comporte deux conséquences que la R.A.F. exploite déjà à fond. Tout d'abord, l'accroissement de l'activité existe dans ce secteur met les communications vitales de l'ennemi à une distance relativement courte. En second lieu, les guérilléros dans les Balkans seront en mesure de jouer un rôle de plus en plus grand en intensifiant leurs attaques sur les transports.

La pression accrue qui existe sur le système de transports ferroviaires de l'Axe sera reliée dans l'histoire aux causes qui auront précipité l'effondrement de l'Allemagne.

RESTRICTIONS ALIMENTAIRES

Les effets du manque de nourriture se font sentir dans les pays occupés. La population française, d'après « le Nouvelliste », de Lyon, souffre de maladies graves, dues aux restrictions et à la pénurie des aliments. Mais l'on a constaté d'autres effets curieux. Les vaches donnent moins de lait, environ le tiers de leur rendement de naguère, et les poules pondent moins, le quart du chiffre normal. C'est une diminution du rendement national qui vient accroître la gravité de la situation alimentaire.

Suivant John Gunther, un journaliste américain qui se trouvait au Japon avait ajouté cette note au bas d'une lettre adressée à un ami : « Je ne sais pas si cette lettre vous parviendra étant donné que la censure japonaise pourrait l'ouvrir. » Peu de jours après, il reçut une note de la poste japonaise disant : « La déclaration contenue dans votre lettre n'est pas exacte. Nous n'ouvrons jamais les lettres ».

La contribution

DE L'AMÉRIQUE LATINE

Le Brésil a annoncé cette semaine sa décision de collaborer militairement avec les Alliés en envoyant un corps expéditionnaire en Afrique du Nord. Le Brésil possède aujourd'hui une armée bien entraînée de 250.000 hommes.

Dans le domaine économique, l'aide fournie par l'Amérique latine à la cause alliée a été déjà considérable. Toutes les républiques sud-américaines ont d'ailleurs, dès l'année 1941, conclu un traité avec les Etats-Unis aux termes duquel elles consentaient à vendre à cette puissance toute leur production de matières premières et d'objets manufacturés nécessités par les besoins de la guerre. Quelques-unes de ces matières premières ne se trouvent qu'en Amérique du Sud, ce qui en accroît la valeur.

Ainsi, sur la requête des Etats-Unis, le Brésil, le Nicaragua, Panama, la Colombie, l'Equateur et le Pérou ont intensifié leurs cultures de caoutchouc, afin de compenser la perte des Indes Néerlandaises, de la Malaisie et de la Birmanie.

Le « cinchona », arbre dont est extrait le sulfate de quinine, ne se trouve en grande quantité qu'en Amérique du Sud. Le Mexique, le Pérou, Guatemala, Venezuela et la Colombie en sont les principaux producteurs.

La culture du chanvre — dont les meilleurs spécimens provenaient de Manille, capitale des Philippines — est poursuivie avec d'heureux résultats à Costa-Rica, Honduras et Panama. Son exploitation est en pleine maturité.

Le manganèse, minéral indispensable à l'industrie de l'acier, est importé du Brésil et de Cuba. La production en manganèse de ces deux pays suffit aujourd'hui à faire face aux besoins les plus urgents.

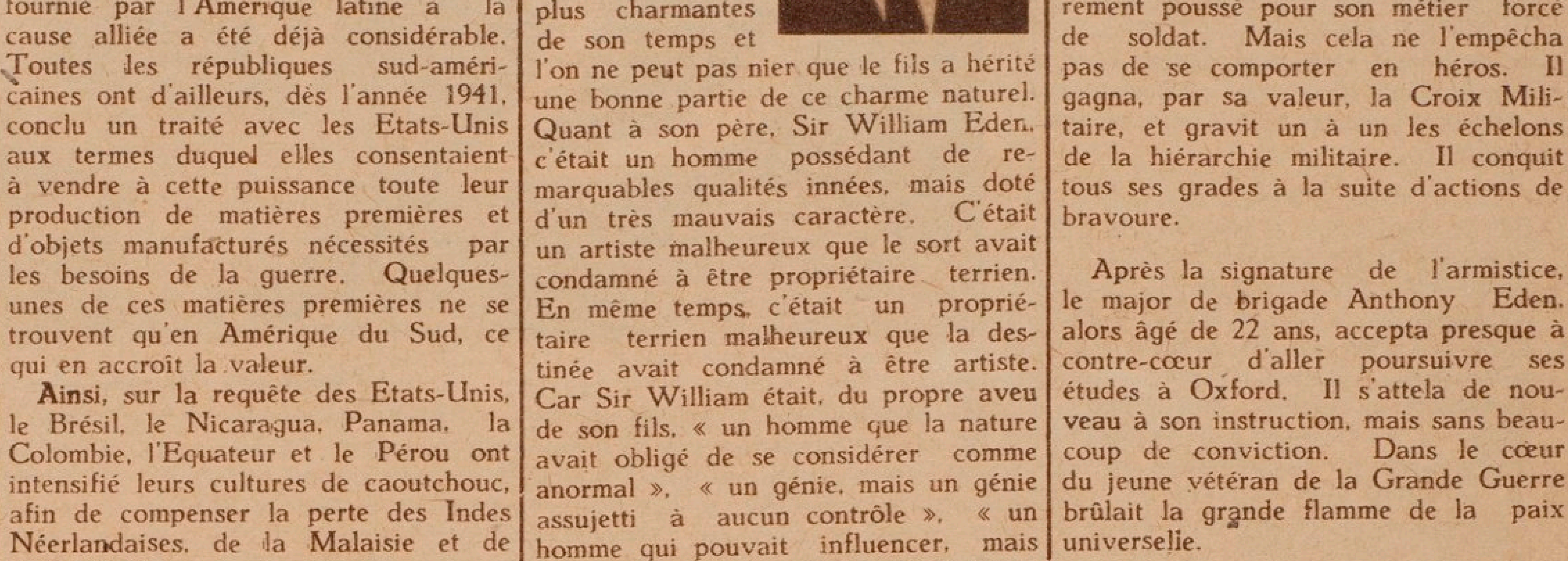
L'étain — indispensable à la fabrication des boîtes de conserve, dont l'utilité est très grande — est fourni presque uniquement par la Bolivie.

L'antimoine, autre minéral « stratégique » d'une valeur inappréciable, se trouve en grandes quantités au Mexique et en Bolivie. Le chrome, si nécessaire à l'industrie aéronautique, est importé du Brésil. Le Mexique est le seul pays producteur du mercure dans tout l'hémisphère occidental. Le mica, essentiel à la fabrication des appareils électriques, se trouve en abondance au Brésil. Ce pays produit également le quartz, espèce de cristal sans lequel les aviateurs alliés auraient été incapables d'abattre tant d'avions ennemis.

La liste pourrait s'allonger démesurément si l'on devait énumérer tous les produits fournis par les pays de l'Amérique latine. En ajoutant l'appoint militaire — et principalement les bases aéro-navales dont disposent aujourd'hui les Alliés sur les côtes américaines — on constate que la contribution des Etats sud-américains à l'effort de guerre allié est loin d'être négligeable.

EDEN, pèlerin de la guerre N° 2

M. Anthony Eden, secrétaire d'Etat aux Affaires Etrangères, est une des personnalités les plus en vue du Cabinet britannique. A l'occasion de toute affaire importante, concernant les relations de l'Angleterre avec les grandes puissances, l'actif ministre est mis à contribution. Son départ pour le Canada appelle de nouveau l'attention sur le chef du Foreign Office.



Anthony Eden est le descendant d'une famille très ancienne et ses parents sont encore vivants dans le souvenir de beaucoup d'Anglais. Sa mère fut une des femmes les plus charmantes de son temps et l'on ne peut pas nier que le fils a hérité une bonne partie de ce charme naturel. Quant à son père, Sir William Eden, c'était un homme possédant de remarquables qualités innées, mais doté d'un très mauvais caractère. C'était un artiste malheureux que le sort avait condamné à être propriétaire terrien. En même temps, c'était un propriétaire terrien malheureux que la destinée avait condamné à être artiste. Car Sir William était, du propre aveu de son fils, « un homme que la nature avait obligé de se considérer comme anormal », « un génie, mais un génie assujetti à aucun contrôle », « un homme qui ne pouvait jamais rien accepter ».

Influence paternelle

Dans la maison familiale, loin dans le Nord, à Wildestone, Anthony et ses quatre frères et sœurs passèrent leur enfance dans un paysage de rêve, au milieu des difficultés domestiques soulevées par un père original. Les enfants s'ébattaient sur les pelouses d'émeraude, se vautraient dans les bottes de foin, se baignaient dans les petits lacs qui reflétaient le ciel ; ils admiraient sans trop les comprendre les Degas ornant les murs de la grande salle, prenaient part aux parties de chasse, bavardaient avec les visiteurs. En principe, Sir William n'aimait pas se montrer tendre envers ses petits garçons. Les garçonnets apprenaient trop vite à siffler, et cela avait le don de l'exaspérer au plus haut point.

Mais plus tard, lorsque ses enfants étaient à l'école, les lettres de Sir William décelèrent les immenses réserves d'amour paternel que cette nature originale s'était ingéniée à cacher pendant des années. Et c'est alors, surtout, que l'influence paternelle s'exerça d'une façon particulièrement positive. Il leur prêcha la confiance en eux-mêmes :

« Marchez, écrivait-il à Anthony, comme si vous aviez acheté de votre argent le monde entier. »

Il était l'ennemi des fausses émotions : « Une conduite sincère, disait-il, est la seule chose qui compte dans la vie... Je préférerais mille fois souffrir avec intelligence, plutôt que de trouver le bonheur dans une complaisance stupide. » Ces mots ne paraissent-ils pas prophétiques lorsqu'on considère l'attitude d'Anthony Eden après sa démission de 1938 ?

« Il y a, écrivait-il également, une seule chose qui rend la vie digne d'être vécue : c'est de marcher toujours droit. Ne trahissez jamais la confiance que les gens ont mise en vous. La vérité, toute la vérité, rien que la vérité. »

La Grande Guerre

Anthony Eden commença ses études à la fameuse école d'Eton. Il quitta les bancs de sa classe pour aller faire la guerre en France. En septembre 1915, il s'enrôlait, à l'âge de dix-sept ans, et fut incorporé dans le régiment des King's Royal Rifles en qualité de sous-lieutenant. Pendant deux ans, il combattit en première ligne. A un moment donné, il occupa un secteur, face à un régiment allemand, où un certain Adolf Hitler servait en qualité de caporal. Pendant toute la durée de la guerre, Anthony Eden ne manifesta pas un enthousiasme particulièrement poussé pour son métier forcé de soldat. Mais cela ne l'empêcha pas de se comporter en héros. Il gagna, par sa valeur, la Croix Militaire, et gravit un à un les échelons de la hiérarchie militaire. Il conquit tous ses grades à la suite d'actions de bravoure.

Après la signature de l'armistice, le major de brigade Anthony Eden, alors âgé de 22 ans, accepta presque à contre-cœur d'aller poursuivre ses études à Oxford. Il s'attela de nouveau à son instruction, mais sans beaucoup de conviction. Dans le cœur du jeune vétéran de la Grande Guerre brûlait la grande flamme de la paix universelle.

Débuts politiques

Sa carrière à Oxford fut brillante. Il ne fit aucun effort pour décrocher les lauriers suprêmes de l'étudiant prodige. Il fréquenta très peu ses compagnons d'université. Il ne se lia qu'avec un groupe très restreint de jeunes gens, auprès desquels il gagna d'emblée la réputation d'un individu pourvu d'une ambition mesurée, d'une détermination très ferme et d'un goût avisé. Ses costumes marrons et ses complets bleus étaient très admirés parmi ses condisciples. Son apparence élégante, son intransigeance dans la conversation, ses éclats occasionnels de colère passionnée, le charme naturel de ses manières amicales contribuèrent à le faire paraître aux yeux de ses proches comme un personnage romantique par excellence. Il peignait des tableaux que ses amis tournaient en dérision ; il acceptait leurs moqueries avec une humilité modeste, mais non feinte. On savait vaguement qu'il étudiait les langues orientales, et spécialement l'arabe et le persan. Et ses intimes furent les premiers étonnés lorsqu'il obtint les honneurs de la classe aux examens.

En 1922, il se présenta aux élections dans la division de Spennymoor à Durham et fut battu. Mais l'année suivante, il réussit à se faire élire dans deux circonscriptions, contre un adversaire libéral et un autre socialiste. Ce dernier n'était autre que sa tante, âgée de 60 ans, la comtesse de Warwick. En plein milieu de sa campagne électorale, Anthony Eden épousa Miss Beatrice Becket, la fille de l'Hon. Sir Gervase Becket, propriétaire du *Yorkshire Post*, une des feuilles provinciales les plus influentes de la Grande-Bretagne. Il s'accorda une lune de miel de vingt-quatre heures, et puis se replongea dans la vie trépidante de la politique active.

EN L'HONNEUR DE LA HUITIÈME ARMÉE

Mtre Edgard Gallad, directeur du « Journal d'Egypte », a offert vendredi dernier une grande fête de nuit aux combattants de la Huitième Armée. Voici une vue de cette fête qui fut très réussie. On reconnaît Mtre Gallad en smoking blanc parmi ses convives.





Centuripe est tombée après deux jours de résistance. Des soldats britanniques s'assurent des petits quartiers.



Une partie de Centuripe est vue dans cette photo d'une hauteur qui la domine. Des soldats alliés l'embrassent du regard.



Une démonstration antifasciste après l'entrée des troupes alliées à Misterbianco. Le peuple italien attend partout sa libération complète.



Le couvre-feu est sonné dans toutes les villes de Sicile au coucher du soleil. Un padre enseigne à un soldat la façon de sonner les cloches.

Les forces de la VIIIe Armée effectuent des opérations de nettoyage parmi les ruines dans la ville de Catane. ↓

LA BATAILLE DE SICILE EST TERMINEE

L'ANGLETERRE ET L'AMERIQUE en guerre

vues par Noel Coward



Noel Coward tel qu'il paraît dans une scène de son film « In Which We Serve ».

Noel Coward est un auteur dramatique d'une vitalité étonnante. Célèbre par ses pièces, comme « Cavalcade », « Sérénade à trois », « Hay Fever », « Private Lives », il s'est lancé dans le scénario avec un égal succès. Il chante et danse dans ses pièces, compose la musique de ses opérettes. Il a tourné des films dont le dernier, « In Which We Serve », vient de passer sur les écrans du Caire. A Londres on joue, depuis trois ans, une de ses pièces, « Blithe Spirit », dont le titre a été tiré d'un vers de Shelley sur l'hirondelle, « Hail to Thee, Blithe Spirit »... Mais son talent dramatique s'allie à des qualités d'homme d'action qui l'ont rendu très utile dans des missions délicates. Nous sommes heureux de pouvoir le présenter à nos lecteurs.

Dans le spacieux appartement de l'ambassade britannique, assis dans un fauteuil de chintz rose, déjeunant de melon, de toast beurré et de confiture, le très spirituel et très élégant Noel Coward nous fait un accueil simple et cordial. Fraîchement rasé, portant une robe de chambre bleu-marine, il se prépare à une journée pleine de rendez-vous et de conversations importantes. Respectueux du mystère et de l'importance de son rôle, nous demandons à Noel Coward de bien vouloir nous dire quelques mots sur sa vie mouvementée durant la guerre. Il avait été chargé de diverses missions aux Etats-Unis et en France.

— Certes elles sont officielles, nous dit-il, car c'est le seul motif qui aurait pu me permettre de voyager librement. J'étais en France du mois de septembre 1939 au mois d'avril 1940. Puis, envoyé en mission aux Etats-Unis, je revins le 10 juin. Je sentais que les nouvelles étaient inquiétantes. Mais, ne sachant rien de sûr, je désirais m'informer du sort de mes collaborateurs, au nombre de huit, et je voulais prendre le premier train pour Paris. Si je l'avais fait, je serais arrivé à Paris en même temps que les troupes allemandes, et j'aurais su que mon personnel avait quitté la capitale huit jours auparavant. Mon valet réussit à quitter mon appartement, emportant un étui à cigarettes et mon journal, et arriva cinq jours plus tard à Londres.

« Mais l'ambassadeur britannique à Lisbonne, déclarant que les communications téléphoniques avec Paris étaient rompues, préféra me voir partir pour l'Angleterre et me retint une place sur un avion. Je quittai le Portugal le 14 et demeurai quelques mois en Angleterre.

« Depuis, je retournai en Amérique, et aujourd'hui, après avoir terminé mon séjour au Caire, j'irai à Bagdad, pour regagner de nouveau Tripoli et Tunis. »

— Pouvez-vous nous parler du théâtre anglais en temps de guerre ?

— Le théâtre a pris une grande extension par suite de la guerre. Durant les raids sur Londres, les troupes s'étaient éloignées de la capitale et jouaient en province. Aujourd'hui, bien qu'elles soient rentrées en grand nombre, elles continuent à faire des tournées beaucoup plus étendues qu'auparavant.

« Les pièces de guerre ne sont pas très nombreuses. Ce sont « Watch on the Rhine » et « Morning Star ». Quelques pièces anciennes sont rejouées, d'autres ont fait sensation, comme « Flare Path » et « Blithe Spirit ». Ce qui caractérise le théâtre de ces dernières années, c'est une tendance accusée vers un réalisme sobre, l'absence de recherches psychologiques fastidieuses, d'actions trop romanesques et invraisemblables. L'on veut atteindre le vrai dans sa sincérité absolue, retrouver la vigueur des sentiments premiers et naturels, et je crois que nos jeunes auteurs sont sur la bonne voie.

« Au cours d'une tournée de vingt-huit semaines dans des petites villes de province, j'ai pu sentir combien cette tendance répondait aux exigences de notre peuple qui a retrouvé, en peu de temps, cette brusque énergie.

LA SOUDAINE ÉNERGIE DU PEUPLE ANGLAIS

« Car c'est bien par une énergie soudaine et étonnante que le peuple britannique s'est révélé en quelques mois ; elle s'est manifestée avec un ensemble étonnant, elle a affirmi l'unité anglaise d'une manière définitive. Les exemples d'héroïsme individuel et obscur sont innombrables. Et ils démontrent tous la leçon de l'Angleterre au monde : celle de la fermeté dans ses convictions, dans sa croyance à une intégrité morale absolue. De même que l'Angleterre, en tant que nation, a soutenu tous ses alliés sans considérer les charges qu'elle s'imposait, de même qu'elle a refusé de s'avouer vaincue par simple souci de sa mission historique quand tout le monde pouvait croire à sa chute, de même tous les hommes ont accompli leur devoir, l'ont dépassé sans qu'on le leur demande.

« Vous savez combien Dunkerque a été une défaite pénible pour nos troupes. Mais ce fut aussi le champ d'épreuve de la foi nationale de nos hommes et de la volonté d'entr'aide. De tout le littoral de la côte de la Manche, des petits bateaux, conduits par des pêcheurs, des hommes du peuple, sont allés affronter la mer et les raids, pour sauver les soldats de l'armée nationale. L'on m'a dit l'histoire d'un pêcheur de Ramsgate, qui, parti avec son fils de 16 ans, fit 9 traversées, sauvant des centaines d'hommes. A l'avant-dernière le pêcheur mourut, et son fils fit la dernière expédition seul.

« Aussi typique du moral anglais, l'histoire des Coldstream Guards, que j'ai insérée dans mon film. Après 16 jours de retraite, harassés et sales, ils furent embarqués sur un destroyer. Sans se soucier des Stukas ni de l'artillerie, ils nettoyèrent leurs ceintures, polirent leurs boutons et, arrivés à Londres, marchèrent en rang comme pour une parade militaire.

« C'est aussi le vaisseau chargé d'enfants réfugiés qui coula près de New-York, torpillé par un sous-marin. Ils moururent tous, mais, jusqu'à la fin, l'on entendit des chants, entonnés à pleine poitrine par les enfants en chœur.

LES AMÉRICAINS EN ANGLETERRE

« Les Américains, vous le savez, se sont révélés des alliés magnifiques. En Angleterre, nous n'avons pu qu'admirer la perfection de l'entente entre leurs chefs et les nôtres.

« En Amérique, le peuple se sent proche du nôtre. Quand la Grande-Bretagne subit les assauts de la Luftwaffe, des millions de femmes américaines se sacrifièrent pour envoyer des secours de toute sorte par la Croix-Rouge, de la nourriture, des vêtements, des médicaments, des vivres qui aidèrent beaucoup à soulager les régions dévastées. Les deux chefs d'Etat, qui s'estiment et se comprennent, ont beaucoup fait, après leurs divers contacts, pour favoriser cette entente.

« Ainsi, la leçon qui se dégage de la politique des Nations Unies est que les relations purement économiques, ou monétaires, n'ont pas l'influence que l'on croit. L'Angleterre aujourd'hui a prouvé que la quantité d'argent disponible est sans importance pour l'Etat, et que pour les particuliers elle ne doit pas être le but essentiel de leurs préoccupations. Avec la législation fiscale anglaise, l'on est parvenu au fait curieux que plus on est riche, moins on a d'argent... En Amérique, partis d'un principe opposé, la guerre a montré à tout le monde la nécessité d'en venir à des mesures semblables aux nôtres, et je ne doute pas que d'ici peu de temps ils ne nous ressemblent sur ce point. »

LE CINÉMA AMÉRICAIN DE GUERRE

— Le cinéma américain de guerre n'a-t-il pas perdu un peu contact avec les réalités de l'existence ?

— Pour comprendre le cinéma américain, il faut savoir que Hollywood est entourée par des montagnes et baigne dans une lumière magnifique. Tout ce petit monde artificiel joue sur des règles d'hier, aujourd'hui désuètes. C'est pourquoi leurs films sentent quelquefois le mélodrame, ou sont imbus d'une sentimentalité qui ne saurait s'attacher à un fait de guerre. En Angleterre, l'on a réussi quelques excellents films de guerre. Il n'y a pas de blondes lascives, dans les bombardiers de nuit, parce qu'il n'y a pas de place pour elles. Mais l'on apprend aussi à Hollywood, et « Mrs Miniver » est une preuve des progrès accomplis.

« Ainsi, par mes nombreux voyages, j'ai pu me rendre compte des modifications de l'état d'esprit dans ma patrie (je dis ma patrie bien que je sois aux trois quarts écossais), et dans les autres pays alliés spécialement. J'étais curieux de voir l'Egypte après mon premier séjour lors de la signature du traité avec l'Angleterre ; l'hospitalité égyptienne m'avait laissé une agréable impression... Le charme n'est pas rompu. »

A. HARARI

UNE CONFEDERATION BALKANIQUE facteur de paix

nous dit S.E. Sophocle Venizelos

L'autre après-midi, je prenais l'escalier d'honneur du ministère de la Marine grecque à Alexandrie où je devais rencontrer M. Sophocle Venizelos, le fils du grand Venizelos dont le président Wilson, à sa rentrée de la Conférence de la Paix, disait aux journalistes : « Le plus remarquable des hommes d'Etat européens ayant siégé à la Conférence appartient à un petit pays : c'est Venizelos. »

Dans les couloirs du ministère, va-et-vient très intense, uniformes blancs de grande allure. Beaucoup d'animation partout et une atmosphère d'effervescence et de travail.

Comme je demande au ministre quelle eût été l'attitude du grand Venizelos dans la période au cours de laquelle la guerre était imminente, celui-ci me répond :

— Mon père aurait dominé la situation en opposant à l'Allemagne un front balkanique uni, une confédération balkanique. Le seul salut pour les Etats intéressés aurait été parfaitement réalisable si l'homme qualifié était là. Malheureusement pour les Balkans, ajouta mon interlocuteur, Venizelos, Ataturk et le roi Alexandre de Yougoslavie n'étaient plus.

« Les Balkans sont cantonnés dans un particularisme meurtrier qui déchire leurs propres organismes intérieurs, mais ils savent se dégager de ce mal quand ils sont bien dirigés.

« Les Grecs en sont capables même spontanément, et sans directive, quand la patrie est en danger ; alors, c'est une union indéfectible. Quand nous avons senti l'ennemi prêt à nous envahir, nous nous sommes mis à la disposition du gouvernement, et nos dissensions politiques devinrent tout à coup une vieille histoire. Ces mêmes hommes qui étaient nos adversaires de parti, nous nous mettions sous leurs ordres spontanément et d'une façon absolue.

« Une confédération des Etats balkaniques est un élément déterminant pour la garantie de la paix. La guerre finira dans les Balkans, je le crois fortement, et c'est par les Balkans unis qu'on peut éviter de nouveaux conflits. »

Après cette incursion dans l'avenir, S.E. M. Venizelos me parle de la supériorité en matériel des Nations Unies qui « est absolument incontestable depuis l'entrée en guerre des Etats-Unis ». Le ministre a été attaché militaire à l'ambassade hellénique à Washington ; il garde de l'effort de guerre des Etats-Unis une impression colossale et « impossible à égaler ».

« Rien que dans le port de Los Angeles, ajoute-t-il, 70 bateaux se construisaient en même temps... Le camouflage des usines de Douglas a coûté un million et demi...

« Une plage des plus belles a été en six mois transformée en chantier, et 8 porte-avions y sont construits en même temps. Quant aux destroyers, ils poussent comme des champignons... A Washington, le département de la Guerre a construit en sept mois le « Pentagone ». 37.000 personnes y travaillent ; il est tellement immense que les Américains en parlent en disant : « On y entre sous-lieutenant, on en sort général. »

Nous avons parlé des colonies helléniques aux Etats-Unis, où l'émigration n'en est qu'à la deuxième génération, et pourtant l'adhésion à la nouvelle patrie est très étroite et profondément loyale. Les Hellènes d'Amérique ont devancé l'appel en s'engageant comme volontaires. Dans la première guerre mondiale, sur 500.000 Hellènes, 70.000 se portaient volontaires.

Le ministre a bien voulu, en définitive, me parler de la marine grecque.

« L'apport des sous-marins grecs est très important dans l'effort naval des Nations Unies. Nos marins opèrent sur des unités très vieilles (1927) et se trouvant dans de mauvaises conditions matérielles. Cependant, le haut commandement britannique a plus d'une fois rendu hommage à l'efficacité de leur travail et à leur héroïsme. Dernièrement encore, à mon passage à Beyrouth, le commandant britannique de la base sous-marine m'a dit combien il appréciait l'effort de nos hommes qui, munis de mauvais appareils, opèrent des miracles grâce à leur excellente technique et à leur bravoure.

« Le port d'Augusta, en Sicile, comme on le sait, a été occupé par un destroyer grec, qui y a pénétré avec courage, sans connaître les endroits minés.

« Il y a quatre mois, me dit aussi le ministre, une unité a été coulée par l'ennemi dans les eaux grecques. Trois survivants ont pu se maintenir sur l'eau, nager pendant dix heures et aborder dans le pays. Ils sont demeurés à Athènes, sous déguisement bien entendu, et sont parvenus à fuir depuis quelque temps, rapportant des renseignements précieux. Les prouesses de nos marins sont une preuve magnifique de ce que peut donner l'endurance, l'esprit d'initiative et la bravoure d'un peuple déterminé. »

MARIE-CATHERINE BOULAD

COMMENT GAGNER LA GUERRE
DANS LE PACIFIQUE

L'auteur de cet article, George T. Renner, est l'un des géographes les plus réputés des Etats-Unis. Géo-politicien de classe, il se signale une fois de plus à l'attention des dirigeants alliés par son magistral exposé d'une notion nouvelle : la géographie aérienne. Les chefs militaires qui pensent encore en termes de guerre terrestre et navale exclusivement, sans tenir compte du facteur aérien, sont condamnés à la défaite. L'ère de l'aviation s'est ouverte, nous ne devons pas l'oublier.



Le champ de bataille du Pacifique tel qu'il est conçu par le géographe de l'aviation. Cette carte, établie d'après la projection polaire, indique les quatre lignes de défense japonaises dont quelques-unes ont été déjà brisées au nord ou au sud, dans les Salomon et les Aléoutiennes. Quand on apprend une attaque alliée dans cet océan, il n'y a qu'à examiner cette carte pour savoir quelle ligne est visée et combien les Alliés se sont rapprochés du Japon.

En 1865, avec l'avènement du cuirassé de bataille, le seul moyen, pour les géographes, de dresser une carte du Pacifique était de le considérer comme une immense étendue d'eau, bordée de part et d'autre par deux continents. Faisant usage de cette carte, les Etats-Unis organisèrent leurs possessions insulaires en un dispositif quadrangulaire, basé sur les quatre coins du Pacifique, avec, au centre, la formidable forteresse de Pearl Harbour, à Hawaï. (*Voir la carte ci-dessous*). Le dispositif et les unités navales étaient destinés à garantir aux Etats-Unis une sécurité presque absolue.

En effet, si l'on jette un regard sur une pareille carte du Pacifique, l'on se rend immédiatement compte que le puissant quadrilatère américain domine la presque totalité de l'océan. De plus, il apparaît clairement de ce dispositif que les Japonais sont cantonnés dans la défensive. La seule solution, pour Tokio, réside dans l'établissement d'une série de bases navales à Taiwan, dans les Carolines et dans les Kouriles, avec les patrouilles maritimes opérant sur les bords du polygone américain. Et encore, dans ces positions, les Japonais peuvent livrer seulement des combats défensifs, pour être ensuite repoussés dans les eaux japonaises où il ne leur reste plus qu'à engager la bataille suprême.

Cependant, malgré son aspect formidable, le dispositif américain présentait plusieurs lacunes. Pire encore : une roue manquait au chariot, en l'occurrence l'île de Yap. A la Conférence de la Paix, en 1919, le Japon parvint habilement à s'assurer la possession de plusieurs points importants dont Yap, les îles Carolines et les îles Micronésiennes. Malgré cela, le dispositif américain était assez puissant pour tenir en respect les Nippons. Comment se fait-il donc que Tokio, prenant brusquement l'initiative, déclencha son attaque en 1941 ?

TOKIO ET LA GÉOGRAPHIE AÉRIENNE

La réponse à cette question est le fait que les Japonais avaient découvert combien l'avion a bouleversé toutes les notions existantes de la géographie. Dans le Pacifique, la situation du point de vue géographie aérienne était favorable au Japon et défavorable aux Etats-Unis.

Les Japonais n'essayèrent pas de forcer le dispositif américain. Ils se contentèrent de le contourner, en suivant les littoraux du Pacifique, sur lesquels ils firent avancer des armées puissamment protégées par des ombrelles aériennes.

Si, il y a peu de temps, les cuirassés de bataille pouvaient aller impunément déverser des tonnes d'obus sur des côtes ennemies, il n'en est plus de même aujourd'hui. Car l'avion basé sur terre est une arme redoutable pour le gros navire de guerre.

Aux yeux des Nippons, Pearl Harbour n'était important que parce que les Américains y avaient concentré leur flotte. Mais, en réalité, seul le bord occidental de l'océan comptait. Le reste de l'immense étendue d'eau était sans importance, stratégiquement parlant.

Les Japonais disposaient, pour développer leur stratégie, de tout un collier de terres allant depuis l'Alaska jusqu'à l'Australie. Tout au long de ce parcours, il était possible de déployer une série de bases aériennes. Si les Nippons parvenaient à s'assurer le contrôle de toute la longueur de ce corridor, la flotte des Etats-Unis devait se cantonner dans les eaux occidentales de l'Amérique. La phase suivante de l'avance japonaise était l'attaque directe des côtes américaines, par l'extrême-nord et par l'extrême-sud.

Cette stratégie comportait beaucoup de risques pour le Japon, si toutefois les stratèges américains pensaient eux aussi en termes de géographie aérienne. Mais Tokio misa sur le contraire et remporta des succès initiaux. Les Etats-Unis ne disposaient pas, à l'époque, de puissance aérienne en Extrême-Orient, et la flotte se trouvait trop loin, à Hawaï.

Lorsque les Nippons attaquèrent, leur plan donna des résultats inespérés. En quatre-vingt-dix jours, ils parcoururent environ 5.000 milles du fameux corridor. S'ils avaient continué leur avance, ils auraient probablement réussi à contourner l'Australie et à parvenir à l'Antarctique au bout de quelques mois.

L'ERREUR DES JAPONAIS

Mais ils s'arrêtèrent en route pour conquérir une bifurcation du corridor, la Birmanie. Une seconde expédition fut entreprise vers l'est, en direction de Bismarck et des Salomon, pour parer à toute attaque de flanc qu'aurait pu entreprendre la flotte américaine. Cela permit aux Etats-Unis d'envoyer en Australie et en Nouvelle-Guinée une aviation suffisante pour mettre en échec toute tentative japonaise ultérieure d'avance vers le sud.

Le Japon commit là deux erreurs capitales. Il a compromis toutes ses chances de gagner la guerre dans le Pacifique. Car, maintenant, ce sont les Américains qui martèlent les Japonais. Kiska et les Salomon sont les deux points principaux de la pression américaine. Les étapes suivantes sont : 1° à partir de Kiska l'île Shumshiri, et 2° dans le sud Rabaul. Après la prise de Rabaul, les forces des Etats-Unis devront encore conquérir des « Gibraltars » japonais comme Yap, Truk, etc.

Plus les effectifs américains et alliés iront de l'avant, et plus la défense aérienne ennemie deviendra efficiente. Car, d'après la géographie navale, la position de l'Amérique était forte dans le Pacifique, alors que celle du Japon était désespérément faible. Mais, en se basant sur la nouvelle géographie, il faut convenir qu'au déclenchement des hostilités les rôles étaient renversés.

Un avion peut survoler la mer aussi bien que la terre : aussi est-il en mesure de faire la guerre « centrifuge », c'est-à-dire en partant d'un centre et en s'éloignant périphériquement dans toutes les directions.

La seule défense adéquate contre une pareille stratégie est l'application du système inverse, allant depuis la périphérie jusqu'au centre. Si, à la lumière de ces indications, l'on étudie la carte du Pacifique, l'on se rend compte que c'est l'Alaska et non pas Hawaï qui sépare l'Amérique du Japon. D'autre part, l'on ne peut nier que, du point de vue de la stratégie aérienne, la position du Japon est encore forte. Car le littoral ouest du Pacifique se trouve sous son contrôle, à l'exception de la partie de la côte appartenant à la Russie.

POUR VAINCRE LE JAPON

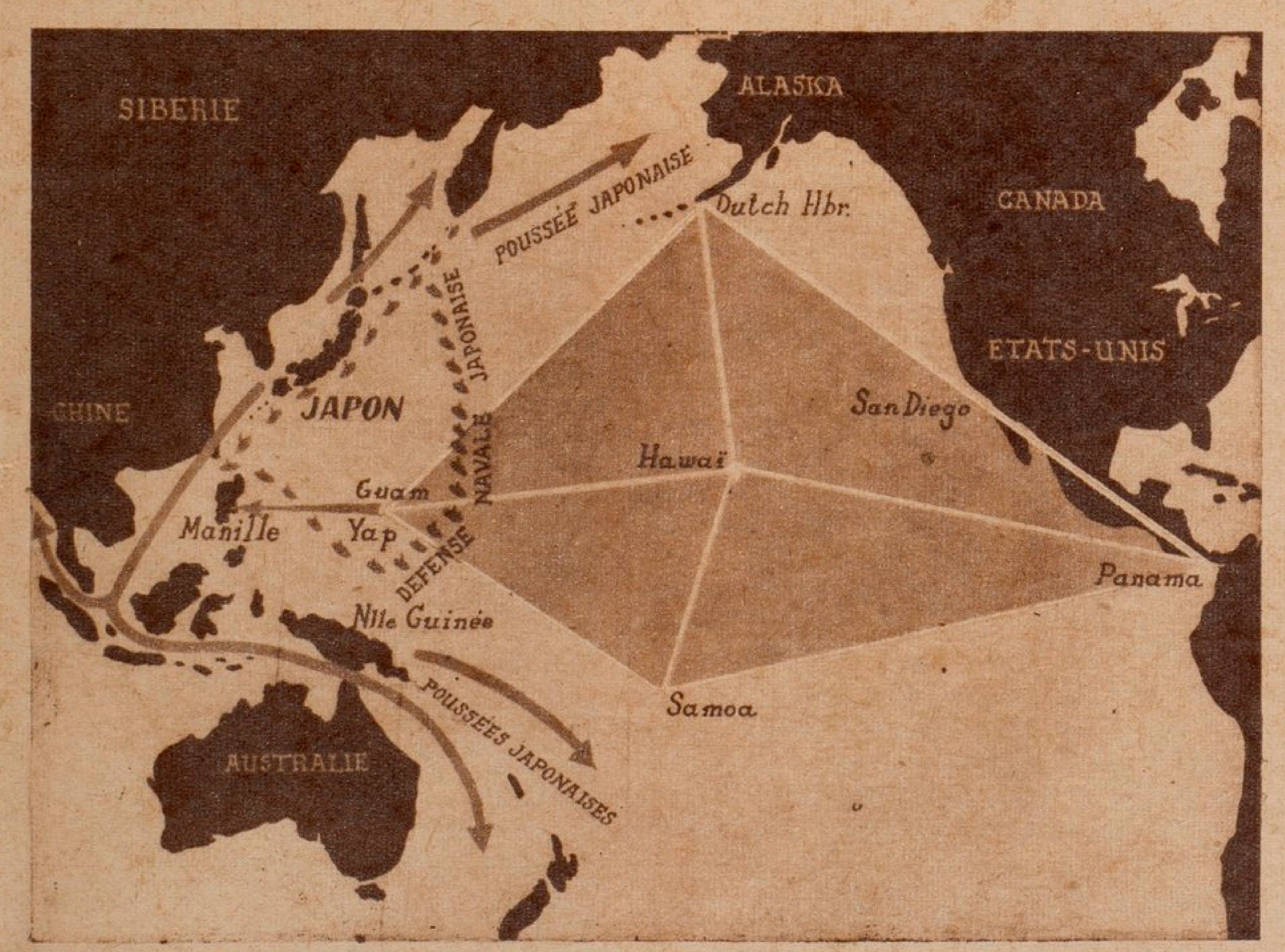
Dès lors, quelle serait la méthode la plus efficace pour venir à bout du Japon ? La réponse est simple : les Etats-Unis et leurs alliés doivent pénétrer l'un après l'autre les anneaux de défense qui entourent concentriquement les îles japonaises, pivot de tout le système. Beaucoup de points semblent s'offrir avantageusement aux coups des Alliés : une attaque des îles de la Sonde, ou de la Birmanie, ou encore une invasion de l'île de Haïnan au moyen de troupes aéroportées donneraient des résultats intéressants. La réussite de pareilles opérations permettrait aux Alliés de parvenir près du noyau nippon avant que l'ennemi n'ait eu le temps d'organiser l'Asie sud-orientale. Une telle stratégie serait basée sur la nouvelle géographie aérienne.

Le fait que la marine et l'armée considèrent l'aviation comme « l'accessoire indispensable » ne résout point le problème, car de la sorte, tout en faisant emploi de l'aviation, elles continuent à penser en termes de géographie navale. Ce n'est que lorsque l'on considérera l'armée et la flotte comme « les accessoires indispensables » de l'aviation que la stratégie aérienne pourra être appliquée à plein rendement.

En observant attentivement la carte II, l'on peut clairement suivre la route qui mènera les Américains à la victoire. D'abord, deux concentrations de puissance aérienne pour empêcher toute avance ultérieure nippone tant au nord qu'au sud. Si ces concentrations sont assez puissantes, il n'est plus nécessaire de maintenir d'imposants effectifs de troupes en Australie et en Alaska. Cela laisserait aux Etats-Unis et à leurs alliés un assez grand nombre d'hommes disponibles pour tâter les points faibles du dispositif de l'adversaire.

Ensuite, les Japonais doivent être complètement boutés hors des Aléoutiennes : cela permettra de bombarder le Japon. Toutefois, un bombardement à longue portée ne sera probablement pas suffisant pour abattre le Japon. La défaite des Nippons n'est possible que par l'occupation de tous les anneaux successifs de leur dispositif. Cela demandera de grands efforts, mais permettra un étranglement lent mais sûr de l'ennemi.

Toutes ces opérations ne pourront se dérouler avec succès que si les Alliés s'inspirent des conceptions de la géographie aérienne. Dans la guerre totale, la bataille des idées doit être livrée en même temps que la bataille de l'acier et du sang.



Cette carte montre l'ancien dispositif de défense américain dans le Pacifique, conçu en termes de stratégie navale. Sans l'aviation, ce dispositif n'aurait pas permis au Japon d'attaquer.

Un convoi allié arrive à destination après un périlleux voyage à travers l'Atlantique.

Un nouvel hé
marchand. Il

Les hydravion
convois à de

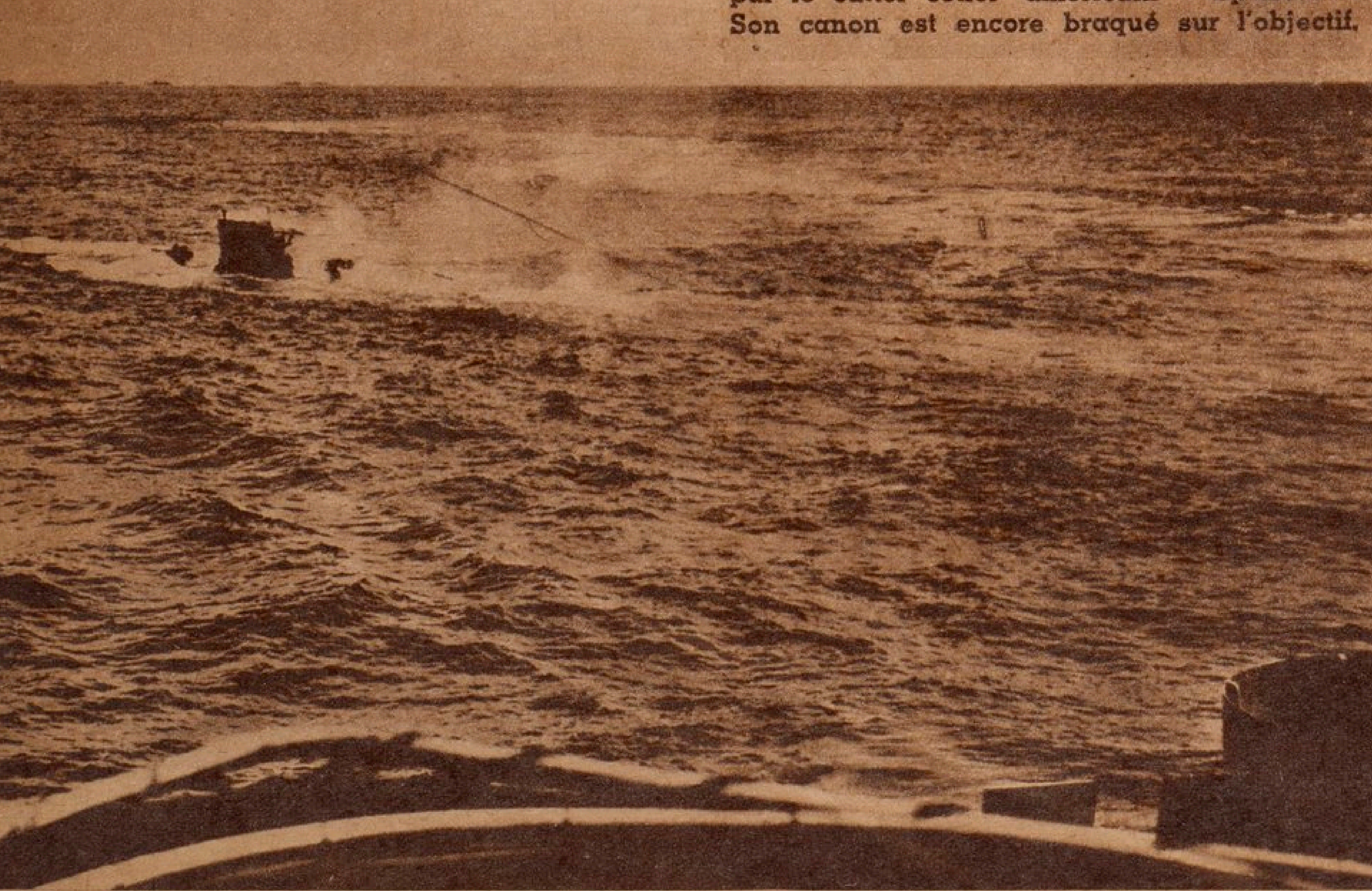
Voici un des

GUERRE AUX U-BO

« L'arme sous-marine est la seule qui pourrait nous vaincre », disaient encore il y a un an les experts et les journaux. Qu'est devenue aujourd'hui cette menace ? Comment y a-t-il été paré ? Quelles sont les perspectives d'avenir ? Telles sont les questions auxquelles répond notre article.

La radio et les journaux allemands répétaient à l'envi que la guerre sous-marine entrave et entravera de plus en plus le développement des plans militaires des Nations Unies. De temps à autre, une voix s'élevait en Allemagne pour menacer les Iles Britanniques de famine. « Nos dirigeants, déclarait une émission, nous demanderont un jour de faire un suprême effort pour affamer la Grande-Bretagne. » Mais la plupart de ces beaux parleurs savent que c'est là un espoir perdu, et ils concentrent aujourd'hui leurs efforts sur un but plus modeste : les effets que la guerre sous-marine (et peut-être à un moment donné leurs unités de surface aussi) peuvent causer aux plans alliés pour des opérations sur le Continent.

L'espoir des Allemands est d'empêcher les Alliés de mettre pied en Europe, et d'ajouter la pression de leurs forces à celle de la Russie, aussi longtemps que possible. « Aujourd'hui, déclaraient-ils, les sous-marins allemands s'acharnent contre les forces ennemies avant que ces dernières ne puissent parvenir à une distance menaçante de l'Europe. » Et la radio nazie ajoutait : « On admet enfin en Angleterre que ce qui déterminera en définitive la nature et l'envergure de la stratégie britannique, ce ne sont pas des conférences dans le genre de celles de Casablanca ou de Washington, mais l'étendue de « l'espace maritime » disponible pour le transport des troupes ou du matériel. » Et un porte-parole de la Wehrmacht allait jusqu'à se demander quelle était l'utilité des plans militaires alliés communs « si leur exécution devait être continuellement entravée, parce que le matériel de guerre destiné aux diverses actions n'arrive pas en quantités suffisantes ».


Un sous-marin allemand vient d'être touché par le cutter côtier américain « Spencer ». Son canon est encore braqué sur l'objectif.

Cela avait été dit et écrit après le débarquement anglo-américain en Afrique du Nord, ce qui était déjà absurde. Le chemin parcouru depuis montre tout l'échec de la guerre sous-marine dans ses visées les plus modestes.

BILAN DÉFICITAIRE

Alors que l'on s'attendait généralement pour ce printemps à une recrudescence de la campagne sous-marine allemande, les chiffres des pertes infligées à la navigation alliée ont diminué d'une façon étonnante. Les Nazis prétendaient couler mensuellement jusqu'au mois de mars 1943 près de 920.000 tonnes. En avril dernier, ils ne revendiquaient plus que 423.000 tonnes, moins de la moitié du chiffre précédent, mais ils laissaient prévoir une grande offensive imminente.

Du reste, ces derniers temps, la propagande nazie a mis une sourdine à ses déclarations concernant la guerre en mer. Par exemple, pour le mois de juin dernier, elle ne revendiquait pas du fait de l'action de ses sous-marins et de ses avions plus de 149.000 tonnes de bateaux coulés.

Point n'est besoin de souligner que ce chiffre n'est pas plus véridique que ceux que les Allemands ont toujours publiés, mais, ce qui est intéressant, c'est qu'il est de beaucoup plus réduit que les précédents.

SES CAUSES

L'ennemi a donné une ou deux explications de cette baisse verticale. Les U-boats auraient été temporairement retirés pour être radoubés, mis au point, et éventuellement dotés de nouveaux moyens. Que cela soit vrai ou non, il est certain que les sous-marins lanceront tôt ou tard une nouvelle offensive générale. C'est la raison pour laquelle les Alliés ne peuvent se permettre le moindre relâchement dans leur effort contre les submersibles. Une autre grande bataille de l'Atlantique pourrait recommencer à n'importe quel moment, qui ne doit pas les prendre au dépourvu. Le dernier bombardement intensif sur Hambourg, grande base sous-marine, pendant près d'une semaine, témoigne de leur vigilance constante.

Des chiffres

90 SOUS-MARINS NAZIS ont été détruits par les Alliés en mai, juin et juillet 1943, soit en moyenne 1 SOUS-MARIN PAR JOUR.

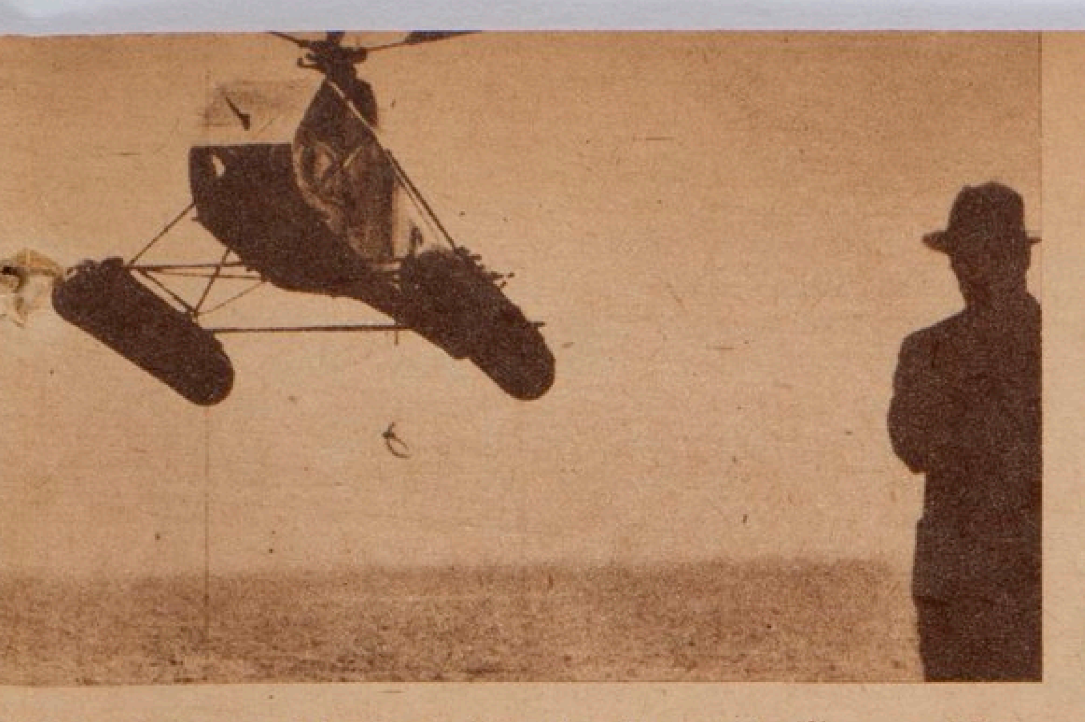
3.000.000 DE TONNES sont venues s'ajouter au tonnage allié depuis janvier 1943, MALGRE les pertes subies par l'action des sous-marins nazis.

BAISSE CONSTANTE dans les pertes maritimes alliées. Si l'on prend le premier semestre de 1942 comme base de comparaison, les pertes ont été réduites : DE MOITIE dans le 2ème semestre 1942 ; DE TROIS QUARTS dans le 1er semestre 1943.

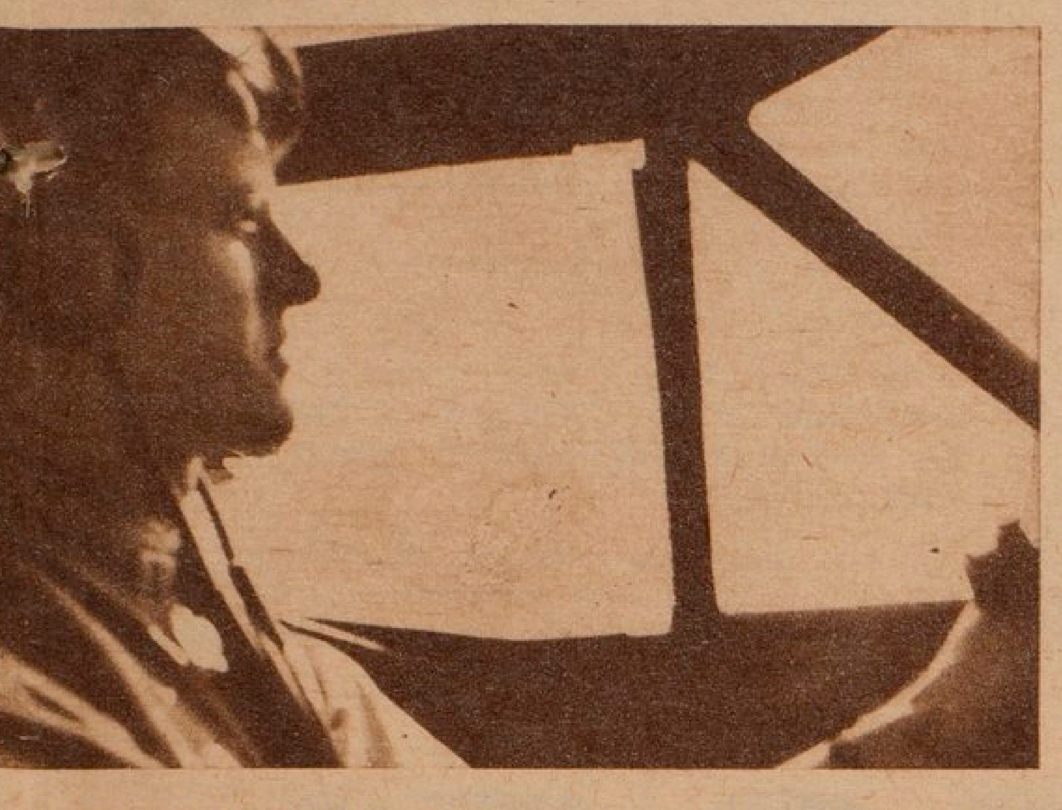
2.500 NAVIRES ont participé aux opérations de débarquement et au ravitaillement de la Sicile.

80.000 TONNES seulement (ce qui équivaut à 8 navires de 10.000 tonnes) ont été perdues au cours de cette campagne.

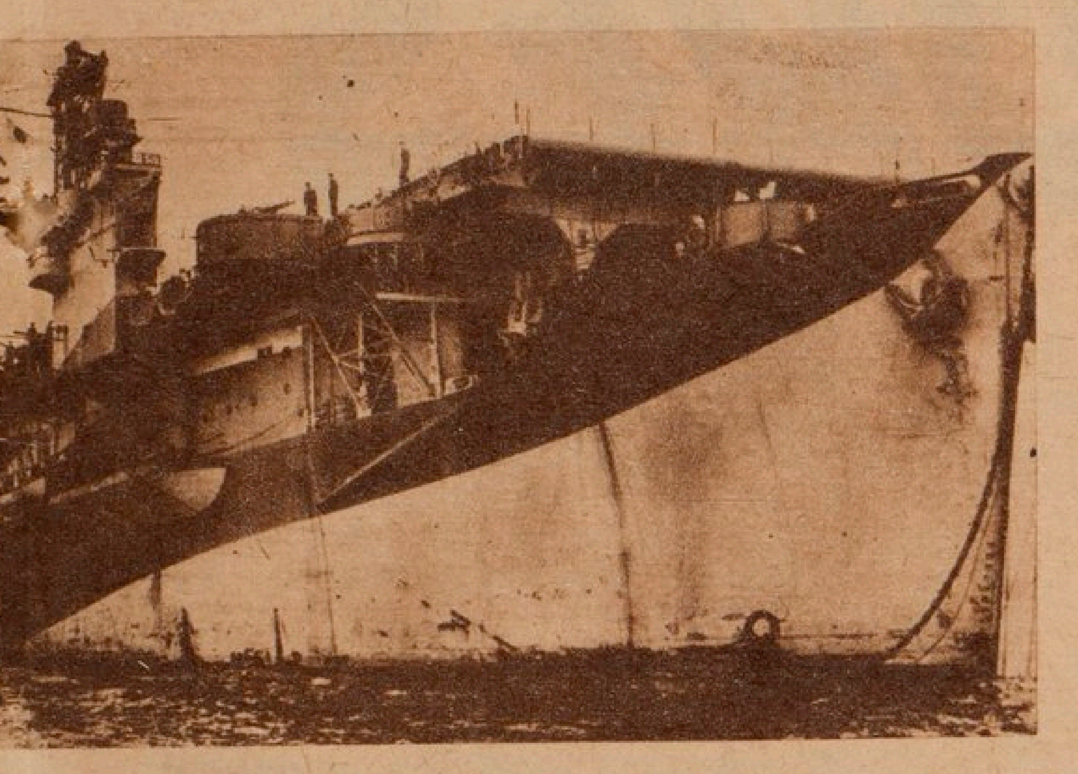
ROOSEVELT-CHURCHILL



[L']hélicoptère américain s'envole du pont d'un navire ... Il a fait ses preuves comme arme anti-sous-marine.



[Les avi]ons américains sont employés pour protéger les grands ... des centaines de kilomètres des côtes américaines.



[L]es porte-avions d'escorte utilisés par la flotte anglaise.

renforcé, plus le gain net en tonnage des Alliés sera élevé.

Il fallait pour une défense plus active une quantité adéquate d'avions et d'unités de surface. Les avions patrouillant aux environs du convoi pendant le jour empêchent les sous-marins de se mettre en position d'attaque. Ils peuvent frayer le chemin pour une nuit entière. La double protection des avions et des unités de surface oblige la plupart du temps les submersibles à demeurer sous l'eau. Qu'une telle offensive puisse chasser les sous-marins des mers, cela a été déjà démontré dans les eaux américaines, anglaises et canadiennes jusqu'à 450 kilomètres des côtes. Le jour où cette offensive pourra se déployer sur toute la largeur de l'océan, elle sera décisive et mettra définitivement fin à la menace sous-marine. Le but immédiat reste cependant une défense plus active des convois. A cette lutte, les Etats-Unis apportent la contribution de leurs bombardiers à long rayon d'action, mais aussi celle de leurs appareils basés sur des porte-avions et de leurs nouveaux destroyers d'escorte.

Pendant un certain temps encore, les porte-avions seront affectés seulement aux convois les plus importants, car il faudra une grande quantité de porte-avions pour couvrir tous les besoins. Nombre de navires marchands, particulièrement les « liberty ships », ont été transformés en petits porte-avions avec un pont d'envol de près de 150 mètres.

Un avion partant d'un tel bateau peut parcourir une immense étendue maritime. Ayant surpris un sous-marin à la surface, il plonge sur l'objectif à une grande vitesse. Il peut bombarder un sous-marin en plongée, mais il n'est pas capable de maintenir le contact avec un sous-marin submergé. De plus, il ne peut pas transporter suffisamment de charges en profondeur pour constituer un engin toujours meurtrier. Toutefois, il en a assez pour s'assurer une raisonnable chance d'endommagement ou de destruction. Seules les unités de surface ou les bombardiers à long rayon d'action peuvent avoir un chargement suffisant.

DESTROYERS D'ESCORTE

En raison de leur grande vitesse, de leur manœuvrabilité et de leur tenue en mer, les destroyers sont les meilleures unités pour les escortes de convois. C'est pourquoi les chantiers américains en produisent de plus en plus. L'expérience acquise au cours de cette guerre et de la précédente a permis de mettre en ligne des petits destroyers destinés spécialement aux convois. Les corvettes britanniques et canadiennes ont représenté un effort très efficace dans ce sens. De plus, la marine américaine produit actuellement par centaines ses fameux *destroyers d'escorte* jaugeant environ 1.400 tonnes.

Jusqu'ici, aucune amélioration notable n'a été apportée aux sous-marins, bien qu'ils aient des torpilles plus puissantes. La tactique de « la meute » développée au cours de cette guerre n'est efficace que contre des convois insuffisamment protégés. Les submersibles d'aujourd'hui sont un peu plus rapides en surface que les sous-marins de la dernière guerre, mais leurs 22 nœuds sont au-dessous de la vitesse des destroyers d'escorte. Leur vitesse d'immersion, de 8 à 9 nœuds, ne s'est pas accrue. L'on prétend qu'ils peuvent se poser sur le fond à 200 mètres, mais cet avantage est atténué par l'amélioration des charges en profondeur, lesquelles sont plus puissantes que celles de la dernière guerre.

Suivant certaines rumeurs, un nouveau type de moteur de sous-marin aurait été introduit pour la navigation à la fois en surface et en plongée. A ce sujet, tout ce que l'on peut dire, c'est que des U-boats ont été surpris en surface la nuit dans cette guerre, alors qu'ils employaient des moteurs Diesel pour charger leurs batteries à l'ancienne mode. En somme, le sous-marin allemand d'aujourd'hui soulève peu de problèmes nouveaux. Certains des hommes qui servent dans les convois de l'Atlantique ont assisté à plusieurs attaques de sous-marins. Quelques-uns ont vu leur navire torpillé. D'autres ont servi sur les mêmes routes depuis le début de la guerre et n'ont pas encore rencontré leur premier sous-marin. Quelle qu'ait été leur expérience, ils terminent un voyage et s'engagent dans un autre. Aux Etats-Unis, les groupements des hommes de mer accordent une semaine de congé pour un mois de voyage, deux semaines pour deux mois, et trois semaines pour les randonnées plus prolongées. Aucun convoi n'a jamais souffert du moindre manque d'hommes.



Un sous-marin est attaqué. Il a arrêté ses machines. L'équipage guette anxieusement l'approche du destroyer, car ses moteurs peuvent être clairement entendus sous l'eau.

Aujourd'hui que la guerre sous-marine a perdu de son tranchant, l'on pourrait s'étonner que les puissances de l'Axe ne jettent pas dans la bataille soudainement leurs navires de surface. Leur but est de retarder ou de ralentir les plans alliés en vue de l'invasion. Ils ont de beaux navires de ligne, avec un certain nombre de cuirassés. Les risqueront-ils lorsque les opérations d'invasion auront commencé ? Le caractère de Hitler donne à penser qu'il ne permettra pas à la flotte de ligne allemande de rester continuellement dans l'expectative, tandis que les Alliés s'apprêteront à porter leurs derniers coups.

...OATS

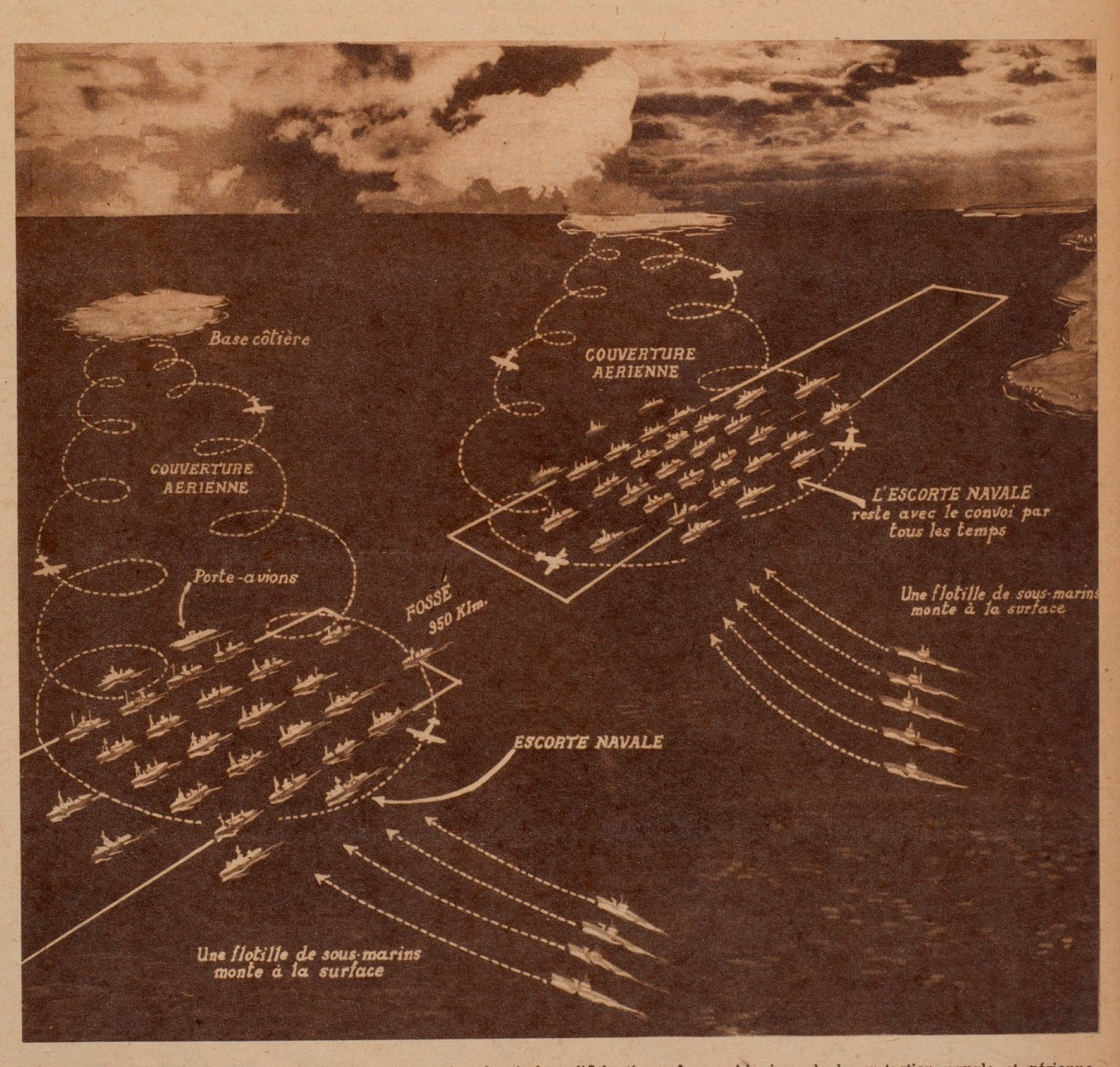
Si cette bataille est vitale pour les Allemands, elle l'est encore doublement pour les Nations Unies. Les voies de communications maritimes doivent rester ouvertes à la navigation afin que les Alliés puissent attaquer avec une vigueur croissante. Les moyens de l'attaque, c'est-à-dire les hommes et le matériel, doivent être transportés à travers les mers.

Une excellente illustration de cette vérité a été faite par M. Geoffrey Lloyd, dans un récent discours. L'orateur est le président de l'Office de Contrôle du Pétrole. Il a déclaré qu'un bombardier Lancaster employait près de 2.000 gallons de pétrole dans un seul raid sur la Ruhr. Multipliez ce chiffre par 500 et vous obtenez 1.000.000 de gallons pour un grand raid de la R.A.F. Et ces derniers se sont faits, avec l'intensification des bombardements aériens sur l'Europe, de plus en plus nombreux. Tous ces millions et millions de gallons de pétrole doivent être amenés par mer.

LUTTE ANTI-SOUS-MARINE

Cette année-ci, M. Alexander, Lord de l'Amirauté, avait déclaré dans un discours que les navires d'escorte seraient plus nombreux dans les quelques mois à venir. Il reconnaissait toutefois l'infériorité des navires d'escorte sur l'avion dans la lutte contre les sous-marins, car l'unité de surface, à la différence de l'avion, ne peut protéger les convois qu'à une courte distance, tandis que l'avion peut découvrir le sous-marin, l'obliger à rester sous l'eau ou l'attaquer à une grande distance du convoi avant même parfois que le submersible ne puisse le repérer. C'est la combinaison des deux armes qui confère toute son efficacité à la campagne anti-sous-marine.

La protection de surface des convois a été grandement renforcée par les nouveaux destroyers d'escorte de la marine des Etats-Unis, lesquels marquent le passage du système des convois à une défense plus active. Il est à remarquer que plus le système de défense des convois est



Notre dessin ci-dessus montre le système de convois adopté dans l'Atlantique. La combinaison de la protection navale et aérienne assure aux bateaux ainsi escortés une grande sécurité. Cela pourrait expliquer la sensible baisse des chiffres des navires coulés par les sous-marins allemands. En effet, d'une part les bateaux sont mieux protégés et, de l'autre, les U-boats s'exposent à trop de risques.



Le feu fait son œuvre. Un pan d'immeuble s'écroule au n° 23 de la Queen Victoria Street, le 10 mai 1941.

BLITZ SUR LONDRES

Ce fut dans la nuit du 18 au 19 juin 1940 que la région londonienne subit son premier raid. Les avions qui y prirent part avaient commencé, cette nuit-là, ce qui constituait à l'époque la plus violente offensive aérienne de la présente guerre.

Nous savons aujourd'hui avec quelle tenace fermeté les Britanniques résistèrent à ces assauts que d'aucuns pensèrent, à de certains moments, irrésistibles...

Nous ne voulons pour preuve de cette fermeté que le témoignage du rapport officiel que les ministères de l'Information et de la Sécurité Nationale britanniques viennent de publier outre-Manche sur la bataille de Grande-Bretagne. Grâce à ce rapport, nous sommes en mesure de donner pour la première fois des détails inédits sur ce que fut le blitz de Londres. Au moment où l'offensive aérienne alliée sur les centres industriels allemands redouble d'intensité, il est juste de rappeler les souffrances endurées par les héroïques Londoniens.

L'offensive proprement dite commença le 8 août.

Les premières attaques furent dirigées contre les ports. Du 8 au 12, ceux-ci subirent sans discontinuer des raids dont l'efficacité ne se révéla pourtant point égale à la violence. C'est pourquoi la Luftwaffe n'insista pas. Elle changea bientôt de tactique en prenant pour principal objectif les aérodromes du Sud et les usines d'avions. Dans le même temps, elle amorçait ces raids sur Londres qui devaient connaître le point culminant de leur violence, quelques semaines plus tard, le 7 septembre.

Entre temps, l'Angleterre opposait aux assauts titanesques de son ennemi l'admirable « self control » de son peuple. Dans les champs, les paysans coiffés du casque des « air wardens » continuaient à labourer tout en surveillant le ciel. Leurs enfants, narguant le danger, s'échappaient des bras de leurs mères pour regarder là-haut les avions se battre. Et durant des heures entières, la mitraille, faisant rage au-dessus des toits, couvrait la voix des hommes et le bruit des moteurs qui fonctionnaient à plein rendement dans les usines de munitions.

BLITZ SUR LONDRES

Un des épisodes les plus tragiques de la bataille de Grande-Bretagne est à coup sûr le bombardement continu de Londres durant les mois de septembre, d'octobre et de novembre 1940. Les Allemands, désespérant de pouvoir atteindre dans leurs œuvres vives les défenses de l'archipel, crurent ébranler le moral anglais en soumettant la capitale du plus grand empire du monde au pilonnement systématique de leurs avions.

Le 7 septembre est devenu pour les Londoniens une date inoubliable. Elle marque le premier raid massif qui eut lieu sur leur ville.

C'était un samedi après-midi. On entendait, comme de coutume, des explosions lointaines qui se produisaient de temps à autre sans trop émouvoir la population laquelle continuait à vaquer à ses affaires.

Tout à coup, pourtant, les conflagrations se firent plus précises et plus rapprochées. A l'horizon, le vol bruyant de 375 bombardiers lourds commençait à apparaître. On ne pouvait guère s'y tromper. Les vautours s'avançaient en masse pour dévaster tout ce qu'ils trouveraient sur leur chemin. Les sirènes se firent entendre bientôt ; les terribles éclatements des bombes couvrirent tout de leurs résonances infernales. Des maisons s'écroulaient, des dépôts d'essence explosaient, le pavé des chaussées volait en éclats, les automobiles arrêtées étaient carbonisées. Le feu était partout sur les docks et au cœur de la cité. Le raid dura une heure et demie. C'était un raid de jour. D'autres bombardiers devaient revenir la nuit et poursuivre leur besogne meurtrière. Grâce aux incendies qui illuminaient la capitale, ils n'eurent pas de difficulté à reconnaître leurs objectifs. Ils y déversèrent en vagues successives leurs bombes. Quand, sept heures après, le dernier avion s'en retourna à sa base, il laissait derrière lui 9 quartiers en train de brûler, 19 incendies dont l'extinction exigeait l'intervention de 30 pompes, et mille autres incendies moindres dont le plus petit aurait occupé à lui seul, en temps normal, la vedette dans les journaux.

Quant aux destructions que les deux raids avaient causées, elles étaient innombrables. Les morts et les blessés dépassaient le chiffre de 2.000...

BILAN TRAGIQUE

Il en fut de même le lendemain, qui était un dimanche, et le surlendemain, et les jours suivants. Tous les soirs, on comptait des centaines de nouvelles victimes, des dizaines de nouveaux incendies et de nouvelles lignes de métro paralysées.

Ce n'est que le mercredi 11 que la D.C.A anglaise put faire la preuve de son efficacité en dressant un barrage serré de feu devant les bombardiers allemands. Ceux-ci firent encore des victimes, mais ne furent pas tous à même de traverser la ligne de mort qui leur barrait la route et plusieurs objectifs purent ainsi être épargnés.

Septembre prit fin. Octobre vit d'autres raids aussi dévastateurs et meurtriers. Les avions allemands ne venaient plus que de nuit, mais toujours en masse et par d'épaisses vagues. Le bombardement le plus mémorable de ce second mois eut lieu dans la soirée du 15, à la faveur de la pleine lune. Cette nuit-là, 400 machines déversèrent sur la ville plus d'un millier de bombes qui firent 430 tués et 900 blessés. Cinq gares principales furent touchées et mises hors d'usage... Ces raids se répétèrent et, à mesure que les nuits devenaient plus longues, avec plus d'intensité jusqu'à la mi-novembre. Mais à partir de cette date, les Allemands, se rendant peut-être compte de l'inutilité de leur blitz, commencèrent à envoyer moins d'avions. C'est au courant du même mois d'ailleurs, exactement le 14 novembre, que le fameux bombardement de Coventry eut lieu. Il fut suivi, le lendemain, du dernier grand raid sur Londres qui fit autant de victimes et causa autant de dégâts que celui du 15 octobre...

Et maintenant que l'on peut considérer avec sang-froid le tragique bilan de ces trois terribles mois de 1940, voici quelques chiffres qui disent assez les souffrances que la population londonienne a dû endurer sans que sa confiance en son gouvernement eût été un seul instant ébranlée.

Au cours de ces trois mois, la capitale britannique a eu 12.696 tués et 20.000 blessés et a reçu 36.000 bombes pesant environ 7.000 tonnes.

Quant aux mois suivants, Londres n'y subit que sept ou huit bombardements de grande envergure. C'est au cours de l'un d'eux que la Chambre des Communes reçut un coup direct.

LES INCENDIES DE LONDRES

La Luftwaffe réservait au feu un grand rôle dans la destruction de la capitale britannique. C'est pourquoi elle s'était, surtout les derniers temps, spécialement attachée à semer ses bombes incendiaires dans les quartiers les plus susceptibles de prendre feu.

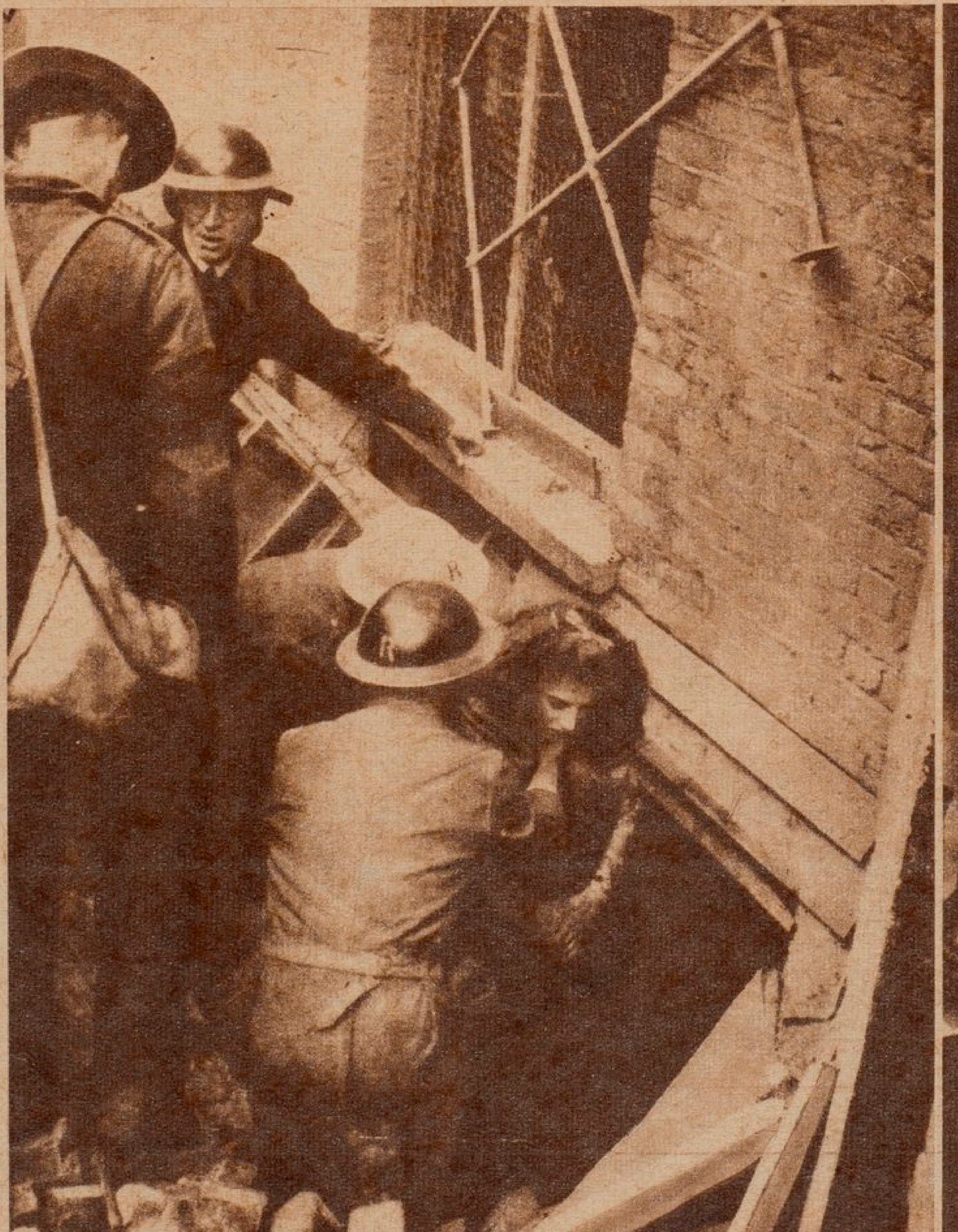
Et cette nuit de fin décembre, elle faillit réussir...

En effet, les flammes avaient mordu dans les plus grands et les plus beaux monuments de la ville. Tout le quadrilatère qui se trouve pris entre la cathédrale de Saint-Paul et Guildhall flambait littéralement. Aux environs de Fair Street, les pompiers avaient jugé inutile de lutter contre le feu et l'avaient laissé s'éteindre tout seul.

La Tour de Londres, le Palais de Justice, Guildhall furent endommagés par l'incendie. Seule la cathédrale de Saint-Paul demeura debout au milieu de l'enfer qui l'environnait...

Le raid durait déjà depuis quelques heures, lorsque, tout à coup, sans que personne ne s'y attendît, le signal de fin d'alerte fut donné !

Alors que Londres brûlait et que ses murailles s'écroulaient, la Luftwaffe avait décidé



Cette femme a été emmurée dans un abri pendant treize heures. Elle paraît être horrifiée par la mort qui a failli être la sienne.



Les pompiers à pied d'œuvre dans un quartier en feu. Les lueurs qu'on aperçoit à droite sont dues à des bombes incendiaires.

de rebrousser chemin. Cet arrêt subit du raid sauva, ce soir-là, la capitale de l'Angleterre.

HÉROISME DES LONDONIENS

On soupçonne difficilement la courageuse philosophie qui fut alors celle du Londonien et qui s'exprimait tous les jours par une volonté sereine de lutter, de résister à tout prix et de vaincre. C'est cette détermination qui a sauvé le peuple anglais de la panique et du découragement.

A Londres où les raids massifs se répétaient chaque nuit, il convenait surtout d'organiser la lutte contre les flammes, car les Allemands déversaient sur la ville, à chacune de leurs incursions, des centaines de bombes incendiaires.

Or, les brigades de pompiers étaient au début de la guerre insuffisamment nombreuses et imparfaitement entraînées pour être en mesure de combattre tous les incendies qui pouvaient éclater dans la capitale. Les quatre cinquièmes des volontaires de la D.P. n'avaient jamais eu à éteindre un véritable incendie. Et lorsque, au 7 septembre 1940, eut lieu le premier grand raid de la Luftwaffe, ils furent plus ou moins pris au dépourvu.

Et tout d'abord le matériel manquait.

Chacun des incendies qui s'étaient déclarés nécessitait, pour être éteint, une centaine ou plus de bouches à eau. Dans bien des cas, les pompiers durent s'abstenir de toute action. Les flammes dévoraient tout ce qui les environnait et puis s'éteignirent d'elles-mêmes.

Sur la Tamise, des bateaux qui passaient à 300 mètres de la rive voyaient leur peinture fondre par l'effet de la chaleur. Et l'incendie devenait plus intense à mesure qu'il s'étendait.

puisque, pour le moment, nous n'y pouvons pas grand'chose, il s'agit de raidir notre volonté, de tenir en nous résignant, jusqu'au jour certain où nous aurons notre revanche ». « Keep smiling », disaient partout les affiches. Et, en effet, l'on avait le courage de sourire...

Les Londoniens tinrent parole. Leurs foyers détruits, leurs familles dispersées, leurs souffrances physiques, rien de tout cela ne leur fit proférer une plainte ou pousser un gémissement. Mais laissons la parole à ce modeste citoyen qui nous raconte ce qui lui advint un soir où la Luftwaffe était sur Londres...

Dans la simplicité de ces mots, il y a plus d'émotion que dans un récit apprêté.

« L'explosion s'était produite tout près de moi. Plusieurs choses m'arrivèrent à la fois. Ma tête fut projetée subitement en arrière, comme si j'en avais perdu le contrôle. C'était l'effet d'un terrible coup qui avait été donné sur mon casque. Je ne sais pas ce qui m'advint alors, car, au même moment, un autre choc atteignait mon front et la racine de mon nez. Le projectile mordit la mentonnière et m'arracha mon casque. La déflagration fut si violente qu'elle me fit penser à un grondement infernal.

« Elle souleva une tempête autour d'elle. Je ressentis tout de suite une douleur atroce dans mes oreilles, suivie d'un léger bourdonnement qui se mua bientôt en un sifflement.

« J'avais les deux tympans perforés.

« Je sentis aussi que mon être conscient se séparait de moi et je n'étais plus que son ombre. Une voix me dit : « Ne te laisse pas aller, accroche-toi de toute ta volonté. » Et, usant en effet de toute ma force de volonté, je parvins dans un incroyable effort à me jeter par terre près d'une gouttière en me prenant la tête entre les mains. Je me rappelle que j'en couvrais spécialement mes deux oreilles, comme pour moins en souffrir.



Les « Air-warden » londoniens fouillent dans les décombres à la recherche de victimes enfouies. On remarque dans la photo ci-dessus la présence de courageuses volontaires féminines

Peu à peu, cependant, les pompiers novices apprirent à combattre efficacement les incendies qui se déclaraient au cours des raids. Ils partagèrent la ville en zones, chacune ayant un indice plus ou moins grand d'inflammabilité. Et ils parvinrent, par ce moyen, à organiser la lutte contre le feu puisqu'ils arrivaient, lorsque plusieurs quartiers brûlaient, à concentrer leurs efforts sur les zones les plus vulnérables.

« BUSINESS AS USUAL... »

Chacun des raids de la Luftwaffe laissait derrière lui ruines et décombres et, sous les amas de briques et de poutres, gisaient des corps inanimés ou que la vie n'avait pas encore quittés. Une double tâche s'imposait aux hommes de la D.P. : sauver ceux qui n'étaient pas encore morts et déblayer autant que possible les rues afin que la circulation demeurât libre dans la grande ville. Des équipes spéciales de secours furent organisées. Grâce à la diligence des volontaires, au plus tard une demi-heure après que l'effondrement s'était produit, les travaux de déblaiement étaient initiés. C'est ainsi que des milliers de vies humaines ont été sauvées.

Un problème vital était celui de la livraison des fournitures ménagères : lait, pain, légumes, viande, etc. Les laiteries, les boucheries, les boulangeries touchées par les bombes étaient toujours approvisionnées. Une admirable organisation était constamment prête à parer à toute éventualité. Et les livraisons à domicile se faisaient de toutes manières en dépit des routes défoncées ou des trains bloqués. Mais parfois avec quelques quarts d'heure de retard.

« Business as usual... » le slogan n'était pas vain... Et c'est ainsi que la bataille d'Angleterre a été gagnée.

Le Londonien ou la Londonienne s'était dit : « Eh bien, puisqu'il en est ainsi,

« A ce moment-là, je reçus un autre choc sur le front. Je me sentis alors faiblir, je sentais la terre vibrer sous moi et elle semblait vouloir se débarrasser de moi, me projeter très loin...

« Et je ressentis, ensuite, encore un choc, très violent celui-ci, qui m'atteignit tout près de ma tempe droite et me coucha sur mon côté gauche. Un shrapnel qui s'y était logé. Je m'accrochais à la gouttière. Mais à peine avais-je bougé que je fus atteint en pleine poitrine par un autre coup. Le projectile déchira mes vêtements, rompit en deux mon peigne et ma montre. C'est alors que je me rendis compte que le terrible crachement d'air avait diminué d'intensité. Une bourrasque de poussière, d'eau et de boue me couvrit. Des débris me perçaient partout la peau, m'écorchaient le visage ; quelque chose pénétra dans le gros orteil de mon pied gauche. Un autre morceau de plomb m'atteignit à l'articulation de ma jambe. Je me sentis lentement entraîné vers l'autre côté de la rue — contre le mur d'une maison. Par deux fois, j'essayais de me relever, mais contre quoi m'appuyer alors qu'il me semblait que j'étais collé au sol ?

« Autour de moi, des briques couvraient le pavé, la maison brûlait et les flammes sortaient par la fenêtre du salon. Un soldat était collé au mur, les bras ballant comme un mannequin. Un autre soldat était à proximité renversé et appuyé sur ses mains, son pantalon avait été emporté. Dans la nuit, les deux corps semblaient faire partie intégrante des murs de la maison qui brûlait.

« Je ne pus me traîner jusqu'à eux. De l'eau continuait de me couler sur le visage. Je me demandais d'où elle venait. Je me rendis bientôt compte que c'était du sang... »

Voilà, entre des milliers d'autres, un exemple des souffrances qu'a endurées le peuple de Londres...

Vu et entendu EN FINLANDE

Ce qui se passe en Finlande nous est décrit par Thérèse Bonney, laquelle a été le premier correspondant de guerre américain à visiter la république nordique depuis que la guerre russo-allemande a éclaté, et la seule journaliste qui ait été admise sur le front finnois dans l'isthme de Carélie.

La première fois que la guerre éclata en Finlande, pendant l'hiver de 1939, elle surprit cette démocratie vieille de 20 ans, en train de se préparer à recevoir le monde pour les Jeux Olympiques. Un nouveau stade était en voie d'achèvement près de Helsinki. Dans les caves de l'Etat abondaient les meilleurs vins. Et les entrepôts regorgeaient de vivres.

Aujourd'hui, le stade est un centre d'entraînement pour l'armée finlandaise. Les hôtels ont été transformés en hôpitaux ou en centres destinés à la rééducation des invalides ou des aveugles. Après trois mauvaises récoltes consécutives, les vivres font défaut. Les Finlandais ont faim.

« Nous avons 12.000 bouteilles du meilleur champagne, me dit une importante personnalité finnoise, et nous ne nous attendons pas à les boire au cas où nous signerions une paix avec la Russie. Nous les gardons pour le jour où les Allemands seront partis. »

Ni cette guerre ni la précédente n'a été voulue par le peuple finnois ; il y a été en quelque sorte contraint. La défaite infligée par les Russes en 1939-40, suivie par l'invasion allemande de la Norvège au printemps de 1940, a laissé les Finlandais seuls et sans espoir, dans l'impossibilité de recevoir une aide effective des démocraties occidentales. La nation finlandaise a accepté de lier partie avec les Allemands parce qu'il lui semblait à ce moment que c'était sa seule chance de survivre. La plupart des Finlandais sont convaincus qu'en agissant autrement, leur pays aurait connu le sort de la Norvège.

Les Finlandais pensaient qu'ils marcheraient dans Léningrad au bout de trois à six semaines. Un de mes amis, un soldat finnois, me parla d'une vieille femme qu'il avait rencontrée alors qu'il montait au front. Elle lui avait dit : « Je rentrerai chez moi et je préparerai tout ce qu'il faudra pour célébrer la victoire. »

Pendant quelque temps, l'enthousiasme était à son comble. La Carélie fut reconquise, Viipuri reprise, et l'ancienne frontière russo-finlandaise atteinte. Puis la roue de la fortune tourna, le chiffre des victimes s'éleva et l'enthousiasme fit place à la désillusion et à l'amertume.

LE PROBLÈME DE LA PAIX

Depuis que je suis revenue de Finlande, la question que je me suis le plus souvent posée est la suivante : « Est-ce que les Finlandais veulent sortir de la guerre ? »

La réponse est qu'ils aimeraient le retour à la paix, sans déshonneur ni pertes territoriales importantes. Mais le problème d'une paix séparée avec la Finlande sera difficile à résoudre.

Tout d'abord, un intermédiaire acceptable devrait être trouvé. Ensuite, il faut considérer les difficultés du ravitaillement en vivres et les garanties minima de l'indépendance de la Finlande. Enfin, que peuvent faire n'importe quel intermédiaire ou les Finlandais eux-mêmes tant que l'armée allemande se trouve dans le pays ? Toute tentative de paix séparée est naturellement surveillée de près par les nazis.

Le nombre des soldats allemands en Finlande n'est connu que des hauts commandements allemands et finlandais, mais il y a au moins sept divisions allemandes et peut-être même, suivant certaines estimations, douze divisions ; cela fait un chiffre de 100.000 à 180.000 hommes. Elles seraient réparties de la façon suivante : une division se trouverait à l'extrémité septentrionale du lac Onéga, une autre serait stationnée à Uhtua, en Finlande proprement dite. Les autres se trouveraient en Laponie et seraient composées en majeure partie d'Autrichiens, dont le loyalisme à Hitler n'est pas très sûr.

Toutes ces troupes sont entièrement ravitaillées par l'Allemagne et sont moins bien équipées que les forces combattant ailleurs. Le moral des soldats nazis stationnés en Laponie est miné par la « maladie de Laponie », laquelle peut se définir comme une forme de dépression et de peur nerveuses, due à l'étendue illimitée de grands espaces ouverts.

SOUS LES DRAPEAUX

L'on évalue généralement à 300.000 le nombre des Finlandais appelés sous les drapeaux. Certaines des plus anciennes classes ont été démobilisées et renvoyées aux champs et à l'industrie. Nombre de jeunes recrues ont reçu l'autorisation de poursuivre leurs études dans les universités. Ces dernières ont été rouvertes après une interruption de deux ans.

Les Finlandais dépendent presque entièrement des publications allemandes pour les études et les informations. Le plus grand nombre des professeurs sont d'ailleurs proallemands. Par suite de cette situation, au cours de l'hiver 1940-41, sur 91 thèses de doctorat, 63 étaient rédigées en allemand, 24 en finnois et quatre seulement en suédois, la seconde langue des Finlandais.

Depuis plus d'une année, il n'y a presque pas eu de combats sur le front finlandais, à l'exception de quelques escarmouches locales et d'attaques de partisans en Carélie orientale. Le soldat finnois moyen croit qu'il n'y a pas de lutte parce que les Etats-Unis lui ont demandé de ne pas avancer plus loin. La plupart des Finlandais sont de l'opinion que les Etats-Unis ont menacé de déclarer la guerre à leur pays au cas seulement où des opérations extensives se développeraient.

Quand je suis arrivée à Helsinki — je fus le premier citoyen américain à y entrer après des mois — la nouvelle se répandit à travers la ville en quelques heures. A ma porte, je trouvai des fleurs et des mots anonymes de bienvenue.

LES AMÉRICAINS EN FINLANDE

Les Américains sont très aimés et respectés en Finlande, mais leurs efforts pour combattre la propagande nazie sont manifestement vains.

De quoi les Finlandais sont-ils le plus préoccupés ? Ils parlent le plus souvent de la guerre et des vivres. Combien la guerre durera-t-elle ? Chaque six mois, ils pensent qu'il n'y en a plus que pour six mois. Leur opinion réelle est que la guerre ne prendra fin que « lorsque les Anglais mangeront des rats et les Allemands des ersatz de rats ». Qu'arrivera-t-il alors à la Finlande ? Survivra-t-elle ? Voilà la question qui obsède les Finlandais. C'est pourquoi ils combattront jusqu'à la mort.

Le Finnois ne demande aucune sympathie. Il s'est rendu compte que la sympathie a été un sentiment stérile durant sa première guerre avec la Russie. Il ne veut pas davantage que l'on tire les marrons du feu pour lui. Il est une question que j'ai entendue sans cesse en Finlande : « Qu'aurions-nous pu faire d'autre ? » Je ne prétends nullement connaître la réponse.



La capitale de la Finlande, Helsinki, fut bombardée à plusieurs reprises par des avions soviétiques. Voici la gare de la cité, l'une des plus modernes du continent européen.

DANS LEUR REFECTOIRE, LES PRISONNIERS ALLEMANDS MANGENT A LEUR FAIM ET PARAISSENT DE BONNE HUMEUR. POUR EUX, LA GUERRE EST FINIE.

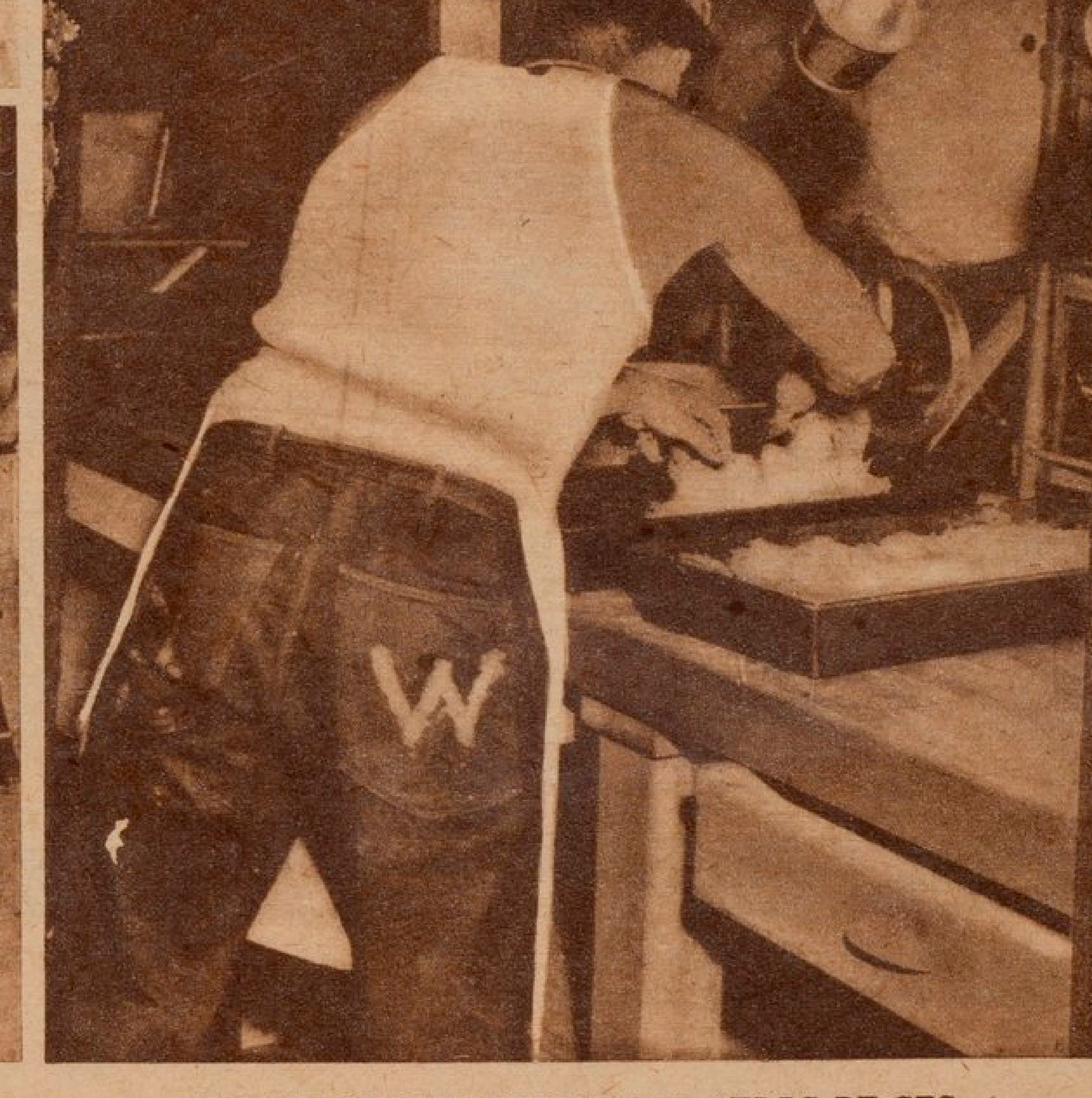
PRISONNIERS

en Amérique

Près de 36.000 prisonniers de l'Axe sont internés en Amérique, ont 22.000 sont Allemands. Voici de quelle façon ces prisonniers vent dans les camps de concentration qui leur ont été affectés. otons qu'ils ne manquent de rien et, qu'au contraire, tout semble contribuer à leur rendre la vie agréable et confortable.



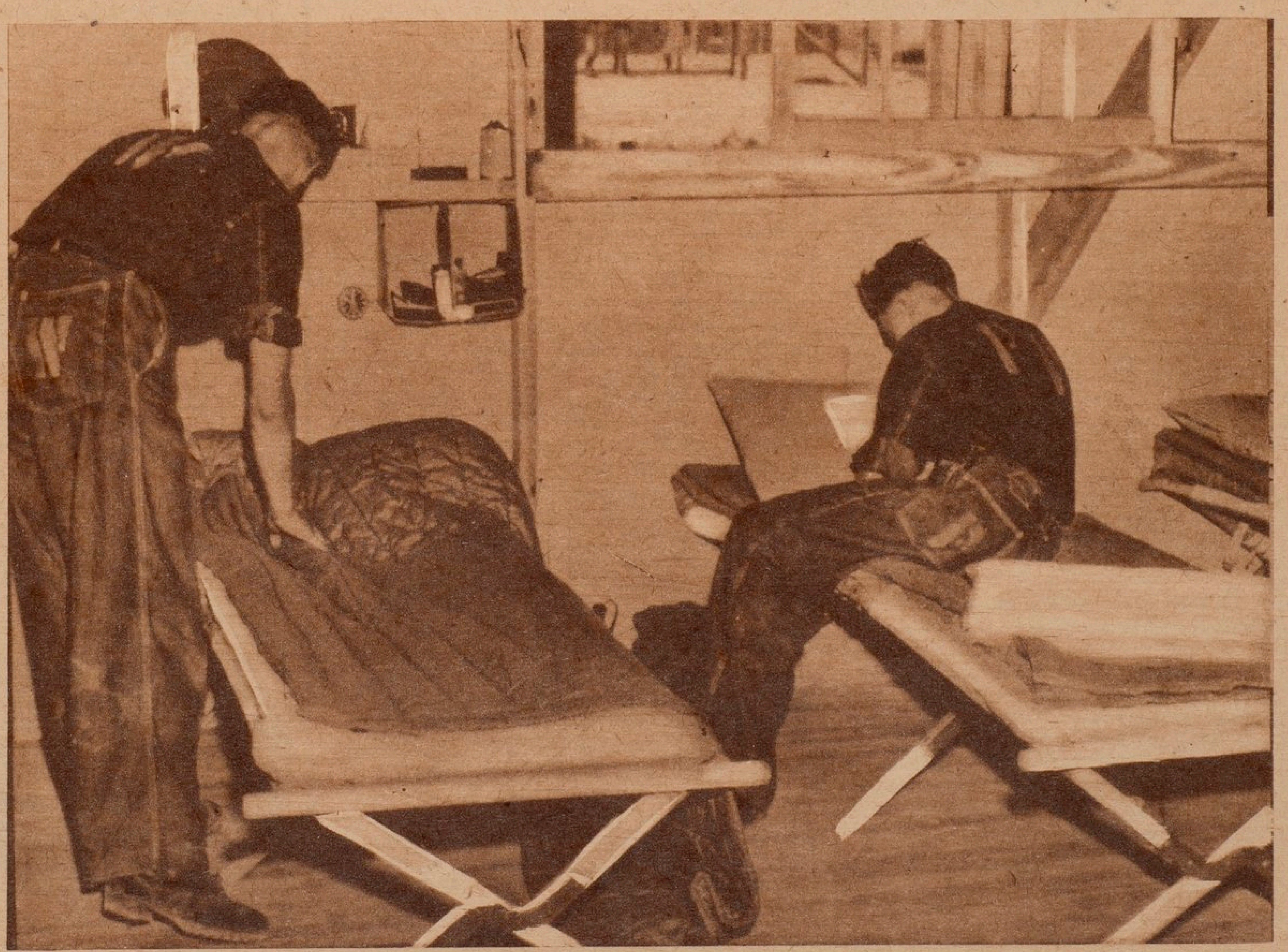
AU BUFFET DE LEUR CAMP, LES PRISONNIERS SE PAIENT LES BOISSONS LES PLUS DIVERSES POUR SE RAFRAICHIR A LA FIN DE LEUR JOURNEE.



UN PRISONNIER PREPARE LE REPAS DE SES AMIS. SUR SA CULOTTE SONT INSCRITES LES LETTRES P.W. (PRISONER OF WAR).



AVEC LEURS RATEAUX ET LEURS PELLES, LES PRISONNIERS ITAIENS SE RENDENT EN GRAND NOMBRE A UN CHAMP DE LABOUR.



DES EDREDONS EN SOIE RECOUVRENT LES LITS DES PRISONNIERS. LEUR SORT N'EST GUERE PITOYABLE.



NURSES

Servant dans un grand hôpital australien en Nouvelle-Guinée ces nurses souriantes vont s'accorder un repos qu'elles ont bien mérité.

DESIREZ-VOUS ENGRAISSER ?

A une époque où la plupart des femmes cherchent à maigrir par n'importe quel moyen, il en est d'autres qui se désolent de leurs épaules trop étroites, de leurs bras et de leurs jambes « en allumettes » et qui cherchent avec non moins d'acharnement les moyens d'engraisser.

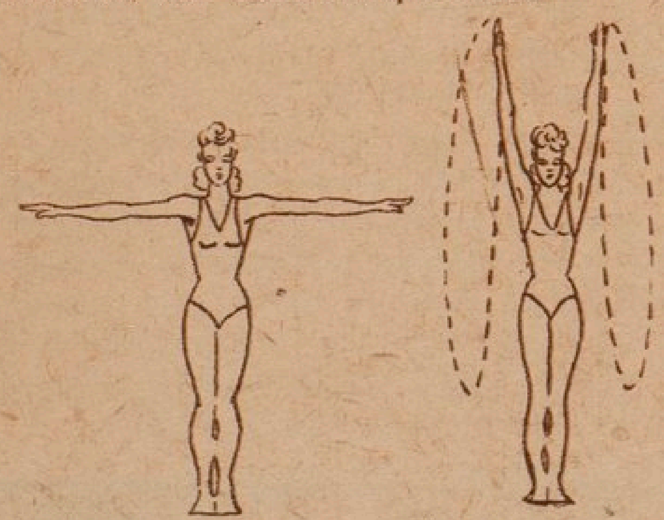
Je ne les chicanerai que sur une petite nuance. En disant qu'elles veulent *engraisser*, elles ont tort, la *graisse* est toujours inutile et le plus souvent nuisible. Il suffit, pour se convaincre de cette vérité, de consulter les statistiques des compagnies d'assurances sur la vie : les gens gras meurent beaucoup plus jeunes que les maigres.

Donc, ne dites plus « Je veux engraisser ». Dites plutôt « Je veux fortifier mon corps ». Et le meilleur moyen de le fortifier est de le muscler.

Voici pour vous, femmes maigres, trois exercices que je vous recommande tout particulièrement et qui sont d'une efficacité extraordinaire. Ils ont donné des résultats là où des cures avaient échoué.

EXERCICE No 1

Pour fortifier vos bras, vos épaules, élargir votre thorax, placez-vous debout, jambes jointes, bras écartés latéralement dans le prolongement des épaules. Décrivez très lentement, avec les bras, de larges cercles, tantôt de l'intérieur vers l'extérieur, tantôt dans le sens contraire. Vous augmenterez l'efficacité de cet exercice en vous munissant de petites haltères que vous tiendrez, une dans chaque main.

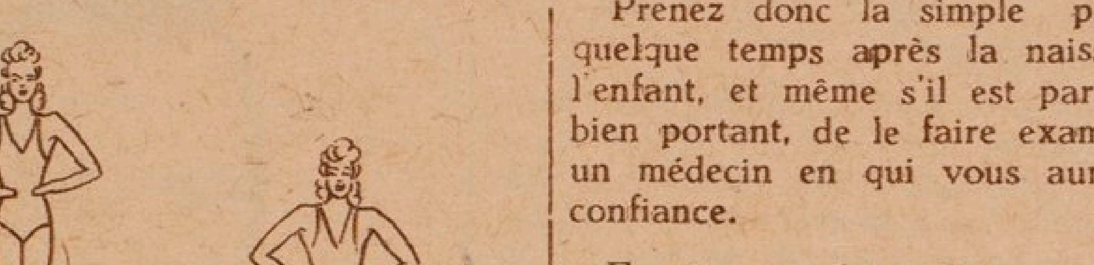


Pour renforcer vos jambes, mollets et cuisses, rien ne vaut la marche méthodique sur la pointe des pieds, cinq minutes chaque matin. Faites cet exercice pieds nus. Ensuite exécutez l'exercice suivant :

EXERCICE No 2

Jambes jointes, mains aux hanches, descendez en flexion très lente en écartant les genoux. Remontez très lentement. Tenez votre buste bien droit.

Pour muscler vos épaules, votre dos,



pratiquez régulièrement la sur-respiration de la façon suivante :

EXERCICE No 3

Placez-vous debout, tête droite, corps également bien droit. Inspirez lentement et profondément par les narines en propulsant le ventre en avant. Là, retenez votre souffle pendant quelques secondes. Puis expirez très lentement par la bouche, celle-ci étant mi-close (comme si vous vouliez souffler une allumette). Pendant cette expiration, amenez le ventre à la forme concave.

Laissez pendant quelques moments les poumons à vide et recommencez. Faites cinq ou six fois, matin et soir, et aussi à chaque fois où, dans la journée, vous disposerez d'un petit moment.

Avant de terminer, je tiens à souligner particulièrement une chose : dans toutes vos attitudes, efforcez-vous d'être souple. La raideur accentue le côté anguleux d'un être, alors que la souplesse le fait paraître plus rond.

ANNE-MARIE

COMMENT SOIGNER BÉBÉ ?

Certaines mamans me demandent de leur dicter la marche à suivre pour que leur bébé se porte bien. Je voudrais leur dire qu'il n'est pas deux enfants semblables et que si, effectivement, on peut établir les grandes lignes sur la meilleure façon de soigner bébé, il faut que ces lignes soient assez souples pour être adaptées à chaque enfant en particulier.

Ainsi, tout nourrisson élevé au sein doit être, en principe, en bel enfant, plein de santé. Mais il est pourtant des bébés qui, malgré l'allaitement maternel, sont nerveux. Il faut penser alors que la mère ne lui donne peut-être pas un lait suffisamment riche ou bien qu'elle ne lui fournit pas la quantité nécessaire à son tempérament.

La mère doit donc, soit changer elle-même de régime, soit, si le résultat n'est pas satisfaisant, recourir au lait artificiel.

Toutes les mères désirent avoir un bébé joufflu et potelé. Or, dans certains cas, un accroissement de poids trop rapide n'est pas toujours bon signe.

Prenez donc la simple précaution quelque temps après la naissance de l'enfant, et même s'il est parfaitement bien portant, de le faire examiner par un médecin en qui vous aurez toute confiance.

Ensuite, conduisez-lui votre bébé tous les six mois, dans le seul dessein d'avoir son avis sur les progrès physiques que fait bébé. Vous vous éviterez ainsi bien des inquiétudes.

Pour les jours chauds...

BUVEZ...

Le thé-cannelle

Un litre de thé léger, le zeste d'un citron, un peu de jus d'orange, un peu de cannelle, 200 grammes de sucre, un décilitre d'eau-de-vie. Laissez glacer. Servez avec un rond de citron et quelques feuilles de menthe fraîche.

Le jus de tomates

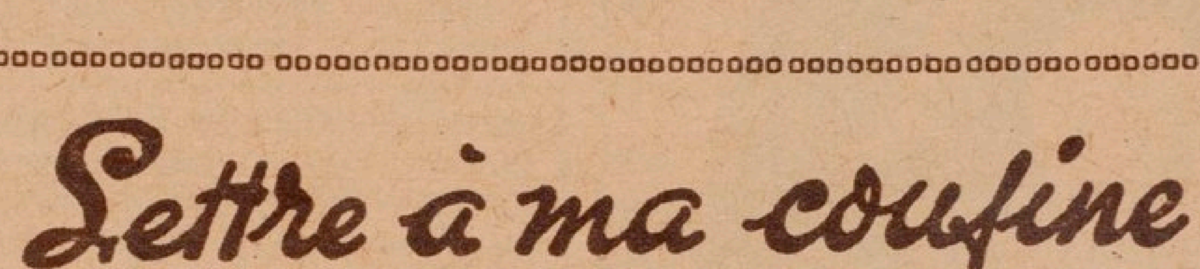
Il faut que les tomates soient bien mûres. Après les avoir pressées, passez leur jus dans un linge de fine toile blanche. Ajoutez une pincée de sel et un peu de jus de citron. Faites glacer et, au moment de servir, mettez quelques gouttes de gin et un morceau de zeste de citron.

La citronnade

Mélangez le jus de quatre gros citrons dans la quantité d'eau nécessaire pour faire fondre à froid 500 grammes de sucre en poudre. Quelques heures avant de servir, ajoutez à ce sirop parfumé le jus des citrons. Passez à la passoire très fine, tenez sur de la glace et servez dans les verres au fond desquels vous aurez mis quelques gouttes de cognac, un ou deux morceaux de prune ou d'abricot frais et un peu de glace pilée.

Les apéritifs aux fruits

Faites un sirop avec 300 grammes de sucre pour un litre d'eau. Lorsqu'il bout, jetez-y vivement, en parties égales, des prunes coupées en petites parcelles, des pêches et des petites poires. Retirez du feu au bout de quelques minutes et laissez infuser pendant quelques heures. Ecrasez bien les fruits pour qu'ils donnent toute leur saveur, puis passez la purée obtenue au tamis de crin. Mettez à refroidir, puis glacer. Ajoutez le zeste d'un demi-citron et un verre de vin rouge.



Ma chère cousine,

Comme il est peu de gens qui respectent les rendez-vous donnés et qui, sans se soucier de l'horaire fixé pour une entrevue, parfois importante, vous arrivent avec des demi-heures de retard sans même s'excuser ou donner une raison à leur manque de précision ! Je connais certains individus qui ont la manie d'avancer leur montre d'au moins un quart d'heure. Mais de qui se moquent-ils ? Sachant dûment que le cadran de leur petite horloge marque quinze minutes d'avance, en quoi cela les avantage-t-il ? Et, je l'ai constaté à plus d'une reprise, ce sont encore eux qui respectent le moins l'horaire assigné parce qu'ils se disent : « Après tout, j'ai bien le temps. Ma montre est considérablement en avance ».

« L'exactitude est la politesse des rois », a-t-on accoutumé de dire. Elle est aussi celle de tous ceux qui ne veulent pas vous faire subir le sort lamentable de quelqu'un, condamné à faire le pied de grue sur un rond-point quelconque, à la porte d'une salle de spectacle ou même dans un bureau.

Je ne sais rien de plus détestable que d'avoir à subir le retard non motivé d'une personne à laquelle vous avez promis d'être à l'heure à son rendez-vous et qui, n'en faisant aucun cas, vous oblige, bien malgré vous, à ronger votre frein en silence en attendant son arrivée. Il faut absolument, ma cousine, habituer nos contemporains à un respect absolu de l'exactitude. Que de temps, parfois précieux, économisé et quelle autre atmosphère préside à l'entretien de deux personnes qui se rencontrent à la minute fixée et, immédiatement, entament le sujet de conversation, but de leur rendez-vous !

Je ne médirai pas sur le compte des femmes qui ont mille et une bonnes raisons pour ne pas être à l'heure ! C'est tout d'abord la robe qui n'arrivait pas de chez le repasseur, une agrafe du corsage qui, au moment d'endosser celui-ci, s'est malencontreusement détachée. C'est le fard mal posé au dernier moment et qu'il a fallu recommencer à mettre. C'est une mèche rébarbative que l'on ne parvenait pas à fixer sur la tempe et qui vous a demandé quelques bonnes minutes durant lesquelles vous avez déployé des prodiges d'adresse. C'est un coup de téléphone avec une amie particulièrement bavarde qui vous a retenue inopinément au bout du fil. C'est le coiffeur qui vous a oubliée sous le séchoir électrique. C'est encore votre mari qui a trouvé moyen de vous faire une scène de ménage pour une futilité... Que sais-je encore !

Vous avez, vous autres femmes, toutes les excuses, même les moins valables. Mais un homme inexact est la négation absolue de la bienséance la plus élémentaire et du simple savoir-vivre.

Votre tout dévoué cousin
SERGE FORZANNES

Conseils à mes nièces...

Nièce « Débrouillarde »

En mettant de la poudre de camphre au fond du vase dans lequel vous voulez placer un bouquet, vous garderez longtemps vos fleurs fraîches. La poudre de camphre est d'ailleurs excellente pour toutes les plantes.

Nièce « Je ne sais rien des usages »

Pour servir une bouteille de vieux vin, prenez les précautions suivantes : mettez la bouteille dans la salle où elle doit être bue, trois heures au moins avant le repas. De cette façon, elle prendra la même température. A cet effet, débouchez-la et posez simplement le bouchon sur le goulot pour éviter la poussière.

Nièce « Anita la rousse »

Un tailleur vert pistache vous irait, en effet, à ravir. Je vous conseillerai cependant de porter une blouse blanche et non pas rose, comme vous le suggérez. Un chapeau, des gants, un sac et des souliers blancs compléteraient votre tenue d'une manière fort harmonieuse.

Nièce « Etudiante »

Voici pour vous des pensées à méditer : « La charité apporte deux bénédictions : elle bénit celui qui donne et celui qui reçoit » (Shakespeare). « Celui qui médit et celui qui écoute médire ont tous deux le diable en eux, mais l'un l'a sur la langue et l'autre dans l'oreille » (Proverbe chinois).

Nièce « Croyante tourmentée »

La question ne se pose pas pour vous, puisque vous êtes croyante. Les actes de spiritisme, d'hypnotisme sont interdits par l'Eglise, sauf pour les recherches scientifiques. Idem pour les cartomanciennes et les chiromanciennes. Vous voyez donc que votre sœur avait raison de vous interdire ces pratiques.

Nièce « Coquette »

La nature a fait la femme pour nourrir son enfant. En outre, l'allaitement renforce encore le lien profond qui unit une mère à son petit. Je ne vois donc pas pourquoi vous vous priveriez de cette douce joie. J'ai connu une mère qui, après avoir nourri au sein trois fils, avait encore une poitrine impeccable. Vos craintes ne reposent sur aucun fondement.

Nièce « Philosophe »

Voici une pensée à inscrire dans le livre en question : « La sympathie ne se refuse qu'à celui qui ne l'inspire pas et celui-là l'inspire qui en porte le généreux ferment. Tout cœur par la bonté possède et, par conséquent, tout cœur peut attirer à lui, à n'importe quel âge. Mais combien plus dans la jeunesse, lorsque le front est paré de toutes les grâces qui l'attendrissent » (Lacordaire).

Nièce « Etre femme avant tout »

Avec vous, en effet, je pense que la mission de la femme est de plaire — mais non pas de plaire par frivolité ou par coquetterie. Non, la femme doit être attirante pour les autres. Elle doit plaire pour apporter autour d'elle la joie salubre de son rayonnement et, plus particulièrement, pour rendre aux siens, à son mari, par son charme discret, et d'autant plus profond, la détente, le réconfort, la confiance, le goût de vivre qui semblent si souvent manquer au soir de la lourde journée d'un homme.

Nièce « Lucrèce »

Non, vous ne retiendrez pas les hommes en étant facile avec eux. Ils auront un sentiment passager pour vous et puis, un jour, ils iront chercher ailleurs les sensations que vous ne leur donnerez plus. Ce qu'il faut, avant tout, c'est changer complètement votre genre de vie. Ne buvez plus, fumez moins, portez des robes plus discrètes, vous verrez alors combien la tenue des jeunes gens vis-à-vis de vous changera.

Nièce « Je ne veux plus vivre »

Ayez confiance en la vie. Ce jeune homme finira peut-être par changer d'avis et vous épousera un jour. Qui sait ? La chose s'est déjà produite à plus d'une reprise. Soyez très douce, très patiente. Les scènes et les crises de larmes ne vous serviront à rien. Les hommes ont horreur des femmes compliquées.

Neveu « Je t'aime »

Non, vous n'avez pas le droit de vous immiscer dans la vie de ce jeune ménage. Puisque le mari est votre ami, vous devez cesser de faire la cour à sa femme, même si vous êtes amoureux de cette dernière. D'ailleurs, vous me dites qu'elle ne vous encourage nullement. Dès lors, à quoi bon persister ?

TANTE ANNE-MARIE





Une vedette cinématographique en action

DANS L'ENFER DE KULA

par ROBERT MONTGOMERY

Le célèbre acteur de cinéma, Robert Montgomery, se trouvait avec sa femme et ses deux enfants en Angleterre, où il tournait un film, lorsque la guerre éclata. Aussitôt, il offrit ses services à la Croix-Rouge américaine, en qualité de conducteur d'ambulance, et il passa en France. Après la chute de la France, Montgomery rentra en Amérique, et en juin 1941, il prenait du service auprès de la marine de guerre des Etats-Unis. Désormais, il était le lieutenant Henry Montgomery Jr. — c'est son vrai nom.

Pendant quelque temps, il servit comme observateur à bord d'un destroyer britannique effectuant des patrouilles anti-sous-marines. Après Pearl Harbour, Montgomery fut transféré à Panama. Mais la vie de garnison ne lui convenant pas, il demanda de reprendre du service actif, et fut ainsi affecté à un navire de guerre opérant dans le Pacifique. Voici l'une des aventures saillantes que connut le lieutenant-commander Montgomery. (Il fut promu en mars dernier).

Ce jour-là, l'aube révéla, à l'horizon, les contours incertains de l'île de San Cristobal, qui s'étend au sud-est de Guadalcanal. Accoudé au bastingage de notre torpilleur de 2,100 tonnes, à côté de moi, était mon chef, le capitaine Robert Briscoe, commandant de notre petite escadre de destroyers. Le vieux loup de mer jeta un coup d'œil sur sa montre et hocha légèrement la tête.

Les mots étaient superflus. Nous étions à l'heure, et maintenant il ne nous restait plus qu'à filer à toute vapeur, en route vers une base japonaise qui devait être attaquée par surprise. Si nous réussissions, l'ennemi allait recevoir une leçon dont il se souviendrait pendant longtemps. En cas d'échec, par contre, si l'élément-surprise n'était pas exploité avec succès, il y allait de nos existences. Chacun, à bord de nos unités, connaissait l'enjeu risqué dans cette entreprise.

Quelques jours auparavant, toute l'opération avait été étudiée, mise au point jusque dans ses moindres détails, synchronisée à la seconde, dans le bureau aux murs couverts de cartes et de diagrammes de l'amiral William F. Halsey Jr., chef des opérations navales dans le Pacifique.

— Je n'ai pas besoin de vous dire, commença un officier d'état-major en montrant du doigt une carte à grande échelle, que ces îles sont celles du groupe de Santa Cruz, adjacent à Guadalcanal. Ici, au fond, se trouve San Cristobal. Puis, tout de suite au-dessus, Guadalcanal. Ensuite, au nord de Guadal, viennent les petites îles Russel, ainsi que la Nouvelle-Georgie, Kolombangara et Bougainville.

NOTRE OBJECTIF

« Ici, à l'ouest de la Nouvelle-Georgie, la puissante base aérienne ennemie de Munda. Nous avons attaqué cette base il y a un mois, par un bombardement-surprise, infligeant de sérieux dégâts.

« L'opération ne doit pas être menée au hasard. Il ne s'agit pas de parcourir l'océan à l'aventure, à la recherche d'une force ennemie. Nous devons faire de la froide stratégie navale. L'opération devra se dérouler d'après un programme minutieux que chaque navire devra suivre à la lettre. Il sera impossible d'échanger des ordres ou des signaux. Vos radios devront maintenir un strict silence quelles que soient les circonstances.

« Votre objectif est une base japonaise, à l'intérieur de la baie de Kula, profonde dentelure entre la Nouvelle-Georgie et Kolombangara. Cette base est sûrement très fortement défendue. Il se peut que vous rencontriez des sous-marins ou des patrouilles à l'entrée de la baie. L'aviation ennemie est très active au-dessus de cette région : n'oubliez pas que l'aérodrome de Munda se trouve à dix minutes de distance à vol d'oiseau.

« Vous entrerez dans la baie de Kula à une heure. Soixante minutes plus tard, vous serez en position de tir. Vous bombarderez les objectifs et ensuite vous prendrez le chemin du retour. Pas de questions ? »

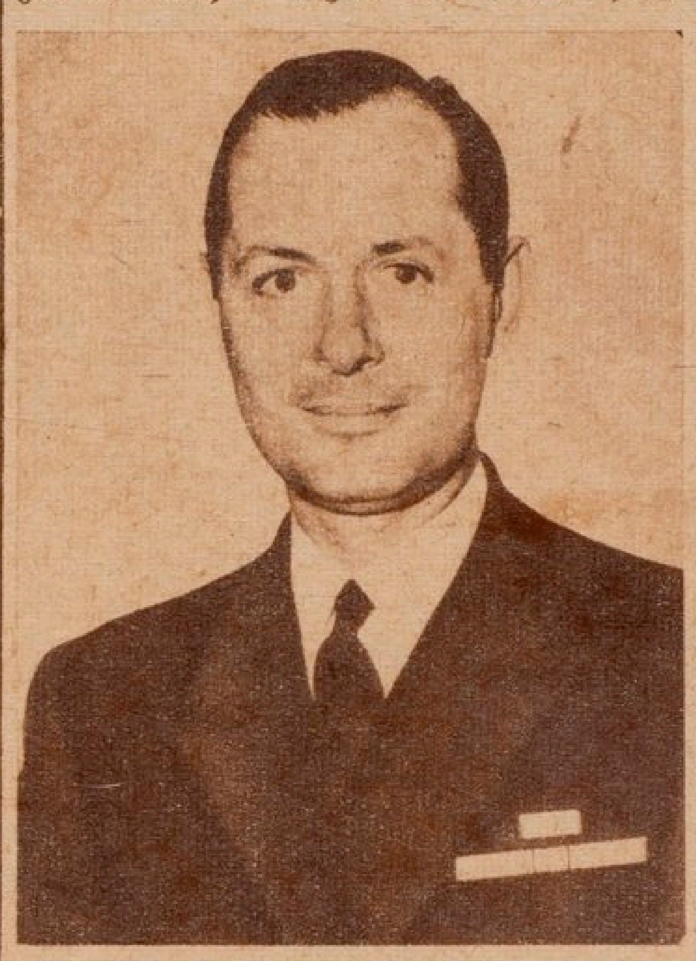
Pas de questions.

Nous avions parfaitement compris. Notre tâche consistait à aller mettre la tête dans la gueule du loup : nous devions l'opérer des amygdales, et ensuite retirer nos têtes avant que l'animal n'eût le temps de refermer ses mâchoires.

Et maintenant, nous naviguions à la lumière croissante du jour tropical, sillonnant la mer en parfaite formation au large des îles.

EN ROUTE

Inutile d'offrir au lecteur une description lyrique de l'armada en route. Nous n'étions qu'une force légère de croiseurs et de destroyers, seule dans l'espace infini, où de chaque nuage, de chaque vague, le désastre pouvait surgir soudain. Jetant un coup d'œil à l'arrière du destroyer, je pouvais apercevoir les autres navires qui nous suivaient en ligne droite. Notre flottille n'avait pas l'air bien formidable.



Le lieutenant-commander Robert Montgomery qui sert dans la marine américaine dans le Pacifique.

Derrière nous venait un autre destroyer, puis les croiseurs, dont le premier arborait le pavillon du commandant de l'escadre. D'autres contre-torpilleurs tournaient autour de nous comme des dauphins.

Naturellement, les croiseurs étaient armés de canons de 6 pouces. C'étaient les plus grosses pièces dont nous disposions. Si l'ennemi s'avisait d'envoyer quelque cuirassé de bataille à notre rencontre, notre artillerie aurait été incapable de tenir tête à l'adversaire.

De plus, nous étions dans un état d'extrême fatigue. Dans le Pacifique, hommes et matériel travaillaient vingt-quatre heures sur vingt-quatre. Nous n'étions pas une exception. Pendant plusieurs jours et plusieurs nuits nous avions navigué dans des eaux hostiles. Sans interruption nous avions tenu nos postes de combat, dormant tout au plus debout lorsque la fatigue et le sommeil livraient un assaut particulièrement violent. L'on ne peut savoir ce qu'est l'épuisement complet, à moins que l'on n'essaye de travailler pendant toute une semaine sans dormir. De plus, nous avions les nerfs tendus à l'extrême, et par tous les moyens chacun de nous cherchait à dissimuler sa nervosité aux yeux des camarades.

A bord de notre navire, ni le capitaine Briscoe, ni le commandant du destroyer, lieutenant-commandant Red Johnson, n'avaient dérangé les couvertures de couchettes aménagées juste en dessous de la passerelle de commandement. En ma qualité d'assistant du capitaine Briscoe, je n'avais pas quitté une seule fois le pont pendant plus de quarante minutes. J'avais oublié quel jour j'avais, pour la dernière fois, changé de vêtements. Mon casque m'écrasait le crâne et ma ceinture de sauvetage m'enserrait la poitrine comme un carcan.

Derrière les canons, les artilleurs faisaient l'impossible pour demeurer éveillés. Lorsque l'un d'eux s'écroulait, un camarade le secouait et le réveillait. Plantés devant leurs appareils, les opérateurs de radio conservaient une immobilité totale, hébétés mais attentifs. A travers le navire, des marins aux yeux rougis circulaient constamment, offrant des rasades de café brûlant.

ALERTE DANS LE CIEL

Deux heures après le lever du soleil, nous aperçûmes notre premier Japonais. Un point minuscule dans l'immensité du firmament : un avion, rien de plus. J'entendis le servant d'une mitrailleuse qui grommelait prières et menaces pour amener l'appareil à portée de tir, tout en caressant sa gâchette. Mais les imprécations n'eurent aucun effet. Il demeura visible pendant des heures, allant et venant d'un nuage à l'autre. Nous savions que c'était là notre ombre, qu'il transmettait continuellement à sa base des renseignements concernant notre puissance, notre vitesse et notre route.

Midi, l'après-midi et le soir s'écoulent. Nous avions laissé les îles Russel à tribord et avions mis le cap sur la pointe de la Nouvelle-Georgie. Le soleil disparut à l'horizon et une nuit noire nous enveloppa. Un rapport nous causa une grande satisfaction : « Avion ennemi n'est plus détectable ».

Notre ombre nous avait finalement lâchés.

La colonne vira à l'est. Et bientôt nous arrivions sur place. Nous contournâmes l'extrémité inférieure de la Nouvelle-Georgie et remontâmes la côte orientale de l'île, toujours en parfaite formation.

Un croissant de lune teintait timidement les flots de sa lumière tremblotante. Le vent se rafraîchit, la mer commença à s'agiter. De temps en temps, les nuages venaient voiler l'astre nocturne. Nos sillages blancs constituaient pour l'ennemi de dangereux points de repère. Nous savions que les appareils nippons, basés à dix minutes de distance, ne pouvaient manquer de les apercevoir.

Ils arrivèrent juste au moment où le chronomètre de bord battait les douze coups de minuit. Deux appareils, partis en avant, en reconnaissance. Ils suivirent notre sillage et remontèrent la colonne sur toute sa longueur, volant bas, à très bonne portée. Ils faisaient des signaux lumineux de leurs feux de position, et nous comprimes qu'ils ne savaient pas à quoi s'en tenir au sujet de notre identité. Nous décidâmes alors de ne pas ouvrir le feu. Je savais que sur chaque navire, artilleurs et mitrailleurs tenaient leur doigt sur la gâchette.

Les Japonais étaient intrigués. Ils virèrent de bord, s'éloignèrent, puis remontèrent la colonne sur toute sa longueur tout en continuant à faire des signaux. Aucune réponse ne parvint de nos navires qui continuèrent à naviguer sans faire le moindre effort pour échapper à la vue de l'ennemi.



Finalement, après avoir longtemps survolé notre formation, les avions nippons s'éloignèrent. Sans doute nous avaient-ils pris pour une force japonaise, sans cela nous aurions été tout de suite attaqués.

A une heure du matin, nous pénétrâmes dans la baie de Kula, véritable cul-de-sac long de 16 milles et dont la largeur ne dépasse en aucun point les 5 milles. La baie se rétrécit au fur et à mesure vers la terre et se termine par un passage peu profond, appelé détroit de Blacket, qui ne permet l'accès qu'aux petits navires.

Il nous fallut environ une heure pour parcourir l'intérieur de la baie de Kula. Ce fut l'heure la plus émotionnante de ma vie. Toute sensation de fatigue avait disparu, et les équipages étaient frémissants d'énergie dans l'attente de l'action. De tous côtés, si près que nous pouvions apercevoir les moindres détails, le rivage ennemi nous entourait. Sans doute l'ennemi avait-il installé des batteries côtières.

Tout en procédant avec prudence, à vitesse réduite, nous nous attendions à tout moment à voir les éclairs du premier barrage d'artillerie et à entendre le cri strident du premier bombardier en piqué.

FEU !

Soudain, notre navire vira sur la droite, à angle aigu, et l'amiral Ainsworth ordonna : « Commencez le feu ! »

Je regardai ma montre : il était exactement deux heures du matin. Un instant plus tard, l'enfer se déchaînait à travers la baie paresseusement enveloppée dans la nuit.

Les croiseurs ouvrirent le feu les premiers, avec leurs canons de 6 pouces à tir rapide. Le cœur battant à tout rompre dans ma poitrine, j'essayais de compter les salves. C'était impossible : ces canons crachaient leurs projectiles à jet presque continu.

Quelques secondes plus tard, ce fut le tour aux destroyers de faire aboyer leurs pièces de 5 pouces. Je fus secoué de la tête aux pieds lorsque la première salve quitta mon navire. A partir de cet instant, je ne cessai de frémir. Autour de nous, la nuit s'était peuplée d'une cacophonie assourdissante, alors que le ciel prenait une teinte rouge sang.

Dans la vieille plantation qui s'étend à trois kilomètres devant nous, les flammes jaillissent toujours plus nombreuses au fur et à mesure que nos projectiles, chargés de puissants explosifs, criblent sa surface. Une minute plus tard, une explosion énorme déchire l'air : nous avons atteint un dépôt d'essence. Puis ce fut le tour d'un magasin de munitions, atteint en plein, qui vola en l'air dans une débauche de feux d'artifice. Dans toutes les directions le ciel était sillonné de fusées fulgurantes.

Le capitaine Briscoe semblait parfaitement satisfait du spectacle. Il regardait le paysage à travers ses jumelles et souriait. Les explosions continuaient à se succéder, toujours plus fréquentes, toujours plus assourdissantes.

APRÈS L'ENFER

Un instant plus tard, le silence s'abattait sur la baie. Un silence total, absolu, encore plus assourdissant que la canonnade. En huit minutes, rien que huit minutes, nous avions effacé de la carte le dispositif nippon de la baie de Kula. L'une des bases les plus menaçantes pour nos opérations dans le Pacifique n'était plus qu'un amas de décombres fumants, de ruines, de pièces de métal tordu, de bloc de ciment, gisant misérablement à travers les plantations ravagées.

Après un triomphe de cette envergure, l'on ne peut pas ne pas se sentir transporté de joie, et l'enthousiasme qui se manifesta parmi nous avait quelque chose d'hystérique.

Cependant, le pire était encore à venir. Nous devions parcourir 16 milles — une bonne heure de navigation — avant de pouvoir sortir du cul-de-sac. A tout instant, nous nous attendions à voir surgir dans la nuit les avions d'un ennemi assoiffé de vengeance. Cette heure nous sembla durer une éternité, et cependant il n'arriva rien du tout, et sans y croire, nous nous trouvâmes en pleine mer. Derrière nous, au loin, les flammes montaient haut dans le ciel.

L'ODYSSÉE DU RETOUR

Le premier avion ennemi apparut à 3 heures 38 du matin. C'était un appareil de reconnaissance, qui fut bientôt suivi d'autres avions. Ils lâchèrent des fusées à parachute, devant nous, pour signaler notre route. Puis vinrent les bombardiers. C'est alors que nos officiers, sous le commandement de l'amiral Ainsworth, accomplirent une série de manœuvres qui devaient déjouer tous les plans des aviateurs ennemis. Cette nuit-là, l'océan était plein de bourrasques. L'on sait que dans le Pacifique ces tornades sont localisées, qu'elles couvrent une surface limitée. L'amiral donna l'ordre à la formation d'aller se réfugier en plein dans l'une d'elles. Impuissants, les bombardiers ennemis durent se contenter de décrire des cercles dans le ciel, car nous étions parfaitement invisibles à l'abri des gros nuages. L'ennemi s'acharna à nous bombarder quand même, à l'aveuglette, livrant des attaques téméraires chaque fois que nous quittions un ouragan pour un autre, mais ses projectiles tombaient très loin de nous.

Cependant, le jour se levait et, avec la clarté du matin, notre situation devenait sérieuse. Mais l'empoignade attendue ne vint pas. Soudain, les Nippons virèrent de bord et disparurent à l'horizon. Qu'était-il arrivé ? Dans la direction opposée, une superbe formation d'avions américains vrombissait joyeusement à travers les rayons du soleil levant. Ils allaient terminer le travail que nous avions commencé dans la baie de Kula.

Nous avions fait un pas de plus, en direction de Tokio.

SOLUTIONS

LES MOTS EN CHAPELET

Miracle - Clémence - Cérumen - Mensonge - Génisse - Seconde - Décente - Tétine - Névrose - Sépara - Rapide - Décima - Malaga - Galopa - Panama - Malice - Cerise - Secréter - Ternaire - Repoussa - Salive.

LES 150 POMMES

Voici le tarif appliqué : 2 francs la douzaine, et 1 franc les pommes isolées.

En effet, ils ont vendu :

Jean	4 douz. + 2	= 8 +	2 frs.
Léon	3 „ + 4	= 6 +	4 „
Marcel	2 „ + 6	= 4 +	6 „
Oscar	1 „ + 8	= 2 +	8 „
Paul	10	=	10 „

CHARADE

Chou-fleur

QUEL EST LE NOMBRE...

Pour diviser 8.101,265,822,784 par 8, il suffit de prendre le 8 de gauche et de le placer à droite. On obtient :

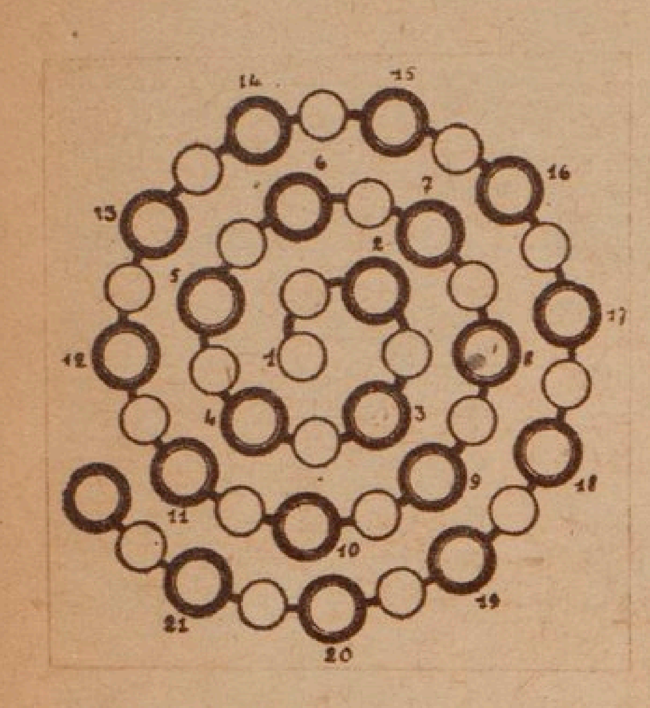
$$\frac{8.101,265,822,784}{8} = 1.012,658,227,848$$

PHOTOS-DEVINETTES

Bebe Daniels — Danielle Darrieux — Miriam Hopkins — Katharine Hepburn.

DELASSONS-NOUS...

LES MOTS EN CHAPELET



Les mots définis ci-dessous ont trois syllabes dont chacune sera inscrite dans un cercle à partir de celui qui porte le numéro de la définition. La dernière syllabe de chaque mot est la première du mot suivant.

1. Evénement extraordinaire ; 2. Indulgence ; 3. Se trouve dans l'oreille ; 4. Déguisement de la vérité.

5. Future vache ; 6. Aide ; 7. Convenable ; 8. Sucée par les bébés ; 9. Trouble nerveux.

10. Désunit ; 11. Qui agit vite ; 12. Fit de grands massacres ; 13. Cru étranger ; 14. Alla très vite.

15. Canal ou chapeau ; 16. Penchant à nuire ; 17. Fruit ; 18. Laisser exsuder ; 19. Composé de trois unités ; 20. Fit reculer ; 21. Liquide organique.

LES 150 POMMES

Voici un problème peu banal :

150 pommes ont été distribuées entre cinq garçons. Jean en a eu 50 ; Léon, 40 ; Marcel, 30 ; Oscar, 20 et Paul, 10. Total 150.

Ils ont reçu l'ordre de vendre leurs pommes à un tarif unique, le même pour tous et, malgré cela, de manière à encaisser chacun la même somme.

— Mais c'est impossible ! s'est écrié Paul. Je n'ai que 10 pommes ; si je les vends au même tarif que Jean, il recevra cinq fois plus d'argent que moi !

— Non, j'ai trouvé, a répliqué Léon. La chose est possible !

Quel pouvait bien être le tarif appliqué, permettant de résoudre le problème ?

MALBOROUGH N'EST PAS ALLE EN GUERRE...

Rapportée en France et en Espagne par les soldats de Louis IX et de Jean 1er d'Aragon, la légende du croisé Mannbrou se chanta durant des années comme berceuse. Mme Poitrine l'utilisait volontiers pour endormir son royal nourrisson, fils de Louis XVI et de Marie-Antoinette. La reine l'entendit, l'aima et la mit à la mode.

La chanson, d'origine arabe qui remonte au moyen âge et qui parle du comte de Mannbrou, obscur croisé, eut beaucoup de succès et, sans causes profondes, subissant une inexplicable déformation due aux traditions arabes mal respectées, le nom de son héros se mua en celui du duc de Malborough (Churchill), général célèbre par la bataille de Malplaquet.

Que le duc passât injustement à la postérité, le pauvre comte ne put s'en plaindre. Cela se fit sans procès ni différend et cela finit, plus que jamais, par une chanson.

CHARADE

Mon premier est une plante
Mon second est une plante
Mon tout est une plante

GRAINS DE SAGESSE

Le temps adoucit les choses,
Et tous deux nous aurons des roses
Plus que nous n'en saurons cueillir.

MALHERBE.

Les fruits dépasseront les promesses des fleurs.

MALHERBE.

Les bois coupés reverdissent plus beaux.

RONSARD.

Si Job avait planté des fleurs sur son fumier,
Il aurait eu les fleurs les plus belles du monde.

Edmond ROSTAND.

CURIOSITES ARITHMETIQUES

Quel est le nombre qui commence à gauche par un 8 et qui possède cette particularité curieuse :

Pour le diviser par 8, il suffit de prendre le 8 de gauche, et de le placer, comme chiffre des unités, à droite ?

PHOTOS-DEVINETTES

Ces photos représentent quatre stars de cinéma telles qu'elles étaient au début de leur carrière. Les reconnaissez-vous ? Ce sont, de gauche à droite :

Dorothy Lamour — Gaby Morlay — Danielle Darrieux — Carole Lombard — Miriam Hopkins — Mary Glory — Linda Darnell — Lana Turner — Katharine Hepburn — Maureen O'Sullivan — Jessie Matthews — Gail Patrick — Marlène Dietrich — Bebe Daniels.

RIONS

— Suzanne, tu as été sage, cette semaine, dit la maîtresse d'école. Préfères-tu la croix ou un bonbon ?

Suzanne (5 ans) réfléchit une minute et répond :

— J'aime mieux le bonbon, madame.

— Pourquoi ?

— Parce que quand je bavarde, vous me reprenez la croix, mais le bonbon, vous ne pouvez pas le reprendre.

●

— Une fois, je suis resté trente-cinq jours sans manger !

— Comment avez-vous pu faire ?

— Je ne mangeais que la nuit !

●

Petit exercice à l'usage des étrangers :
Paris est métropole.
L'explorateur est maître au pôle.
L'ours blanc aime être au pôle.
Et Virginie aimait trop Paul.

●

L'examinateur. — Qu'est-ce que le centre de gravité ?

L'élève. — C'est la lettre V.

Votre nom ?...

PRENOMS FEMININS (M)

MADELEINE : *du syriaque. Signifie : « magnificence ».*

MARGUERITE, MADGE, MAGGIE et MARJORIE : *viennent du grec et signifient : « perle ».*

MARIANNE : *combinaison de Marie et Anne.*

MARIE, MARION : *de l'hébreu : « amer ». La personne qui porte ce nom goûtera beaucoup d'amertume dans sa vie.*

MARTHE : *de l'hébreu : « amertume et regrets ».*

MATHILDE, MAUD : *de l'allemand : « puissante guerrière ». Puissance, courage et détermination.*

MIRIAM : *nom hébraïque signifiant « amertume ».*

(N)

NANCY : *synonyme de « grâce ».*

NATHALIE : *du latin. Veut dire : « née le jour de Noël ».*

NELLY : *personne brillante.*

NORA : *honorable.*

(O)

OLGA : *d'origine russe signifiant « sainteté.*

PRENOMS MASCULINS (M)

MARC : *du latin. Veut dire : « marteau ». Esprit batailleur.*

MARTIN : *du latin : « martial ».*

MATHIEU : *de l'hébreu : « un cadeau de Dieu ».*

MAURICE : *du latin : « d'origine mauresque ».*

MICHEL : *de l'hébreu : « qui ressemble à Dieu ». Appelé à suivre strictement les préceptes religieux.*

MOISE : *arrivera à bout de toutes les difficultés.*

(N)

NATHAN : *de l'hébreu : « donné ».*

NOEL : *d'origine française : « né un jour de Noël ».*

NICOLAS : *du grec : « la victoire du peuple ».*

(O)

OCTAVE : *du latin : « le huitième enfant de la famille ».*

OLIVIER : *disposé à être médiateur dans toute querelle.*

(LES SOLUTIONS EN PAGE 15

IMAGES — Hebdomadaire paraissant le Dimanche. — Publié par la Maison d'Edition AL HILAL. E. & C. Zaidan, Directeurs-Propriétaires. — Adresse : Poste Centrale - Le Caire. Bureaux : Au Caire : Immeuble Al Hilal, Rue El Amir Kadadar. Téléphone : 46064 (5 lignes). Alexandrie : 42, Rue Nébi Daniel. Tél. : 27412. — Abonnements : Egypte et Soudan : P.T. 150 — Pays faisant partie de l'Union Postale Universelle : P.T. 175 (£ 1/16/-) — Autres pays : P.T. 200 (£ 2/1/-)